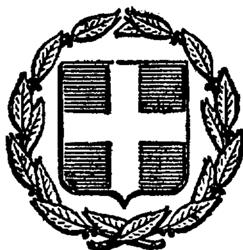


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 7 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1982 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 125

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 624

Ἀποδοχὴ Συστημάτων Πορειογραφήσεως καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν σχεδίασιν καὶ ἐγκαθίδρυσιν τοιούτων συστημάτων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντες ὑπ' ὄψει :

1. Τὸ μέρος V τῆς διὰ τοῦ Ν. Διατ/τος 1287/49 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Γενεύῃ τὴν 5ην Μαρτίου 1948, Δ. Συμβάσεως «περὶ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (IMCO).

2. Τὰ ἄρθρα 5 καὶ 7 (γ) τοῦ Ν.Δ. 93/1974 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λονδίνῳ Δ. Συμβάσεως «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ 1972».

3. Τὸ Π.Δ. 94/1977 «περὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Δ. Συμβάσεως περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ 1972 κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.74 καὶ περὶ καθορισμοῦ κυρώσεων διὰ παραβάσεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῆς.

4. Τὸν Κανόνα 10 τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς Ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ 1972.

5. Τὰς Ἀποφάσεις Α. 284 (VIII)/20.11.83, Α. 338 (IX)/12.11.75, Α. 339/(IX)/12.11.75, Α. 428 (XI)/15.11.79 kai Α. 429/XI)/15.11.79 τοῦ IMCO, ληφθείσας κατὰ τὴν 8η, 9η, 10η καὶ 11η τακτικὴ Σύνοδο τῆς Συνελεύσεως (ASSEMBLY) αὐτοῦ ὡς καὶ τὰς ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἀσφαλείας (M.S.C.) τούτου ληφθείσας κατὰ τὰς 38η, 39η, 40η, 41η καὶ 42α συνόδους της, κατ' ἐξουσιοδότησιν τῶν Ἀποφάσεων Α. 376 (Χ)/14.11.77 καὶ Α. 377 (Χ)/14.11.77 τῆς συνελεύσεως, δι' ὧν ἐγένοντο ὑπ' αὐτῶν ἀποδεκτά, συστήματα πορειογραφήσεως ἢ τήρηση τῶν ὁποίων καθίσταται ὑποχρεωτική.

6. Τὴν ὑπ' ἀριθ. 765/1981/17.6.1981 γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας προτάσει τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν :

Ἄρθρον 1.

Ἀποδοχὴ τῶν Συστημάτων Πορειογραφήσεως Πλοίων

Γίνονται ἀποδεκτὰ τὰ συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας καὶ λοιπὰ συστήματα πορειογραφήσεως, τὰ υἱοθετηθέντα ὑπὸ τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (Intergovermental Maritime Consultative Organization (IMCO), τὸ κείμενο τῶν ὁποίων ἐπισυνάπτεται εἰς τὸ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογή

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἔχουν ἐφαρμογήν :

1. Ἐπὶ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων, πλὴν τῶν Ἑλληνικῶν πολεμικῶν πλοίων καὶ περιπολικῶν σκαφῶν Λ.Σ. κατὰ τὸν πλοῦν των ἐντὸς τῶν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Θαλάσσιον Χῶρον καθιερωθέντων Συστημάτων πορειογραφήσεως.

2. Ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων ὅταν ταῦτα ναυσιπλοοῦν ἐντὸς συστημάτων κειμένων ἐξ ὁλοκλήρου ἢ μερικῶς ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων. Οἱ Πλοίαρχοι τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων οἱ ὁποῖοι παραβιάζουν τὰ ἐντὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλασσίου χώρου συστήματα θὰ καταγγέλλωνται εἰς τὴν ἁρμοδίαν Ἀρχὴν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου ἀνεξαρτήτως τῶν κατὰ τὸ παρὸν Π. Διάταγμα προβλεπομένων κυρώσεων.

Ἄρθρον 3.

Ὁρολογία.

1. Οἱ κάτωθι ὅροι χρησιμοποιοῦνται ἐν σχέσει πρὸς τὰ θέματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν πορειογράφησιν τῶν πλοίων :

(α) Συστήματα πορειογραφήσεως (routeing system) :

Ὁποιοδήποτε σύστημα μιᾶς ἢ περισσοτέρων καὶ ἢ μέτρων πορειογραφήσεως, ἀποσκοπούντων εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ κινδύνου ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Περιλαμβάνει συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, διαδρόμους διπλῆς κατευθύνσεως, συνιστωμένας πορείας, κυκλοστρεφεῖς κόμβους, περιοχὰς αἵτινες δέον νὰ ἀποφεύγωνται, ζώνας ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας, περιοχὰς προφυλάξεως καὶ θαλασσίας ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν.

(β) Σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας (Σ.Δ.Θ.Κ.) traffic separation scheme).

(γ) Ζώνη ἢ γραμμὴ διαχωρισμοῦ (Separation zone or line) :

Ζώνη ἢ γραμμή, διαχωρίζουσα τὰς βαινούσας ἐξ ἀντιθέτων ἢ σχεδὸν ἀντιθέτων κατευθύνσεων λωρίδας κυκλοφορίας τῶν πλοίων ἢ διαχωρίζουσα μία λωρίδα κυκλοφορίας ἐκ τῆς γειτνιαζούσης ζώνης ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας (Traffic lane) :

Περιοχὴ ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας καθιεροῦται κυκλοφορία πρὸς μίαν κατεύθυνσιν, Φυσικὰ ἐμπόδια, περιλαμβανομένων ἐκείνων τὰ ὁποῖα σχηματίζουν ζώνας διαχωρισμοῦ, δύνανται νὰ συνιστοῦν ὁριοθετικὴ γραμμή.

(ε) Κυκλοστρεφὴς κόμβος (Rowndabout):

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐξ ἑνὸς σημείου διαχωρισμοῦ ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων. Ἡ κυκλοφορία ἐντὸς τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου βαίνει κατὰ φορὰν ἀντίθετον τῶν δεικτῶν τοῦ ὡρολογίου, πέριξ τοῦ σημείου διαχωρισμοῦ ἢ ζώνης.

(στ) Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (ΖΑΚ) (Inshore Traffic Zone):

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον ἀποτελεῖται ἐκ μιᾶς καθωρισμένης περιοχῆς μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, προοριζόμενον ἀποκλειστικῶς διὰ τοπικὴν κυκλοφορίαν καὶ ἔνθα τοπικοὶ εἰδικοὶ κανόνες δυνατὸν νὰ ἔχουν ἐφαρμογή:

(ζ) Ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως (Two-way route):

Ὁδὸς ἐντὸς περιοχῆς ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας θεσπίζεται κυκλοφορία διπλῆς κατευθύνσεως, ἀποσκοποῦσα τὴν πρόβλεψιν ἀσφαλοῦς διελεύσεως τῶν πλοίων ἐντὸς ὑδάτων, ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος.

(η) Συνιστωμένη ὁδὸς (Recommended track):

Ὁδὸς εἰδικῶς ἐξετασθεῖσα οὕτως ὥστε νὰ παρέχῃ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερον ἀσφάλεια ἐκ κινδύνων καὶ κατὰ μῆκος τῆς ὁποίας συνιστᾶται νὰ πλέουν τὰ πλοῖα.

(θ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν (deep water route):

Ὁδός, ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἡ ὁποία ἔχει ἐπιμελῶς καὶ μετ' ἀκριβείας ἐλεγχθῆ, διὰ τὴν καθαρότητα τοῦ θαλασσίου βυθοῦ ἀπὸ πλευρᾶς ἐξάρσεων καὶ ὑποβρυχίων ἐμποδίων, ὡς δεικνύονται εἰς τὸν χάρτην.

(ι) Περιοχὴ προφυλάξεως (Precautionary area):

Μέτρον πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μία περιοχὴ ἐκ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων, ἐντὸς τῆς ὁποίας τὰ πλοῖα πρέπει νὰ ναυσιπλοοῦν μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς καὶ ἐντὸς τῆς ὁποίας ἡ κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας ροῆς δυνατὸν νὰ συνιστᾶται:

(ια) Περιοχὴ ἥτις δέον ν' ἀποφεύγηται (Area to be avoided):

Μέτρον πορειογραφήσεως, τὸ ὁποῖο περιλαμβάνει μία περιοχὴ σαφῶς καθωρισμένων ὁρίων ἐντὸς τῆς ὁποίας εἴτε ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι ἰδιαιτέρως ἐπικίνδυνος, εἴτε εἶναι ἐξαιρετικῶς σημαντικὴ ἡ ἀποφυγὴ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, ἥτις καὶ πρέπει νὰ ἀποφεύγεται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων ἢ ἐξ ὡρισμένων κατηγοριῶν πλοίων.

(ιβ) Καθιερωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Established direction of traffic flow):

Ὑπόδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον τὴν κατὰ κατεύθυνσιν κίνησιν τῆς κυκλοφορίας ὡς αὕτη ἔχει καθιερωθεῖ ἐντὸς ἑνὸς συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(ιγ) Συνιστωμένη κατεύθυνσις ροῆς τῆς κυκλοφορίας (Recommended direction of traffic flow):

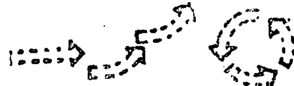
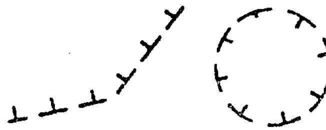
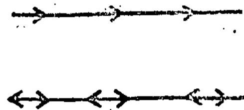
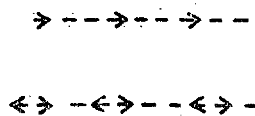
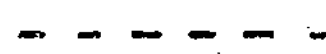
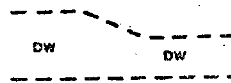
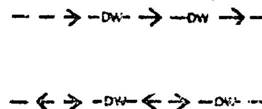
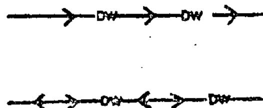
Ὑπόδειγμα ροῆς τῆς κυκλοφορίας, δεικνύον μίαν συνιστωμένην κίνησιν τῆς κυκλοφορίας κατὰ κατευθύνσεις εἰς ἓν σύστημα πορειογραφήσεως ἐντὸς τοῦ ὁποίου εἶναι ἀνεφάρμοστος ἢ μὴ ἀναγκαία ἡ υἱοθέτησις μίας καθιερωμένης κατευθύνσεως ροῆς τῆς κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 4.

Σύμβολα

Διὰ τῶν συμβόλων τοῦ ἀκολούθου πίνακος παριστῶνται αἱ λεπτομέρειαι πορειογραφήσεως καὶ συναφῶν μέτρων ἐπὶ ναυτικῶν χαρτῶν.

1 Λεπτομέρειαι (οἱ ἀριθμοὶ τῶν παρενθέσεων ἀναφέρονται εἰς τὰς παρατηρήσεις).	2 Σχηματικὴ παράστασις	3 Περιγραφή
1. Ἐξωτερικὸν ὅριον λωρίδων κυκλοφορίας καὶ διάδρομοι διπλῆς κατευθύνσεως.	- - - - - - - - -	Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ (1) (οἱουδήποτε σχήματος) (2)		Ἡ ζώνη θὰ ἐπισημαίνεται διὰ καταλλήλου χρώματος, ἀρκούντως ἀνοικτοῦ, ὥστε νὰ μὴν ἀποκρύπτωνται ὑδρογραφικαὶ λεπτομέρειαι.
3. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ (2)		Ἔγχρωμος γραμμὴ πλάτους τουλάχιστον 3 mm.
4. Ἐξωτερικὸν ὅριον κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἢ περιοχῆς προφυλάξεως (3).		Διακεκομμένη γραμμὴ - σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν θαλασσίων ὁρίων.
5. Κέντρο κυκλοστρεφοῦς κόμβου ἄνευ ζώνης διαχωρισμοῦ ἐσωτερικῶς.		Κύκλος ἐκ παχείας γραμμῆς διαμέτρου 3 mm τουλάχιστον.
6. Τόξα δεικνύοντα καθιερωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (4).		Τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

1	2	3
7. Τόξα δεικνύοντα τὴν συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς (ὡρισμέναι κατηγορίαι πλοίων δύνανται νὰ ἐξαιρεθοῦν) (4).		Διακεκομμένα ἀνοικτὰ τόξα τοποθετημένα καὶ σχεδιασμένα οὕτως ὥστε νὰ δεικνύουν γενικὴν συνιστωμένην κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.
8. Ὅρια περιοχῶν ὡς τινες δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑπὸ ὡρισμένων κατηγοριῶν πλοίων (6) (5).		Γραμμὴ ἀποτελούμενη ἐκ μιᾶς σειρᾶς σημείων σχήματος «Τ», ἐχόντων μακρὰν τὴν ὁριζόντιαν καὶ βραχεῖαν κατακόρυφον γραμμὴν καὶ δεικνύουσα τήν, εἰς ἣν ἀναφέρονται, περιοχήν, ἐντὸς τῆς ὁποίας δύναται νὰ ἀναγραφῇ ἀνάλογος σημείωσις.
9. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).		Μονὴ συνεχὴς γραμμὴ μαύρη ἢ ἔγχρωμη εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλαὶ τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμην μονῆς κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμην διπλῆς κατευθύνσεως.
10. Συνιστωμένη δέσμη πορειῶν μὴ βασιζομένη ἐπὶ συστήματος σταθερῶν σημείων (7).		Μονὴ διακεκομμένη γραμμὴ μαύρη ἢ ἔγχρωμη εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλαὶ τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν δέσμην μονῆς κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν δέσμην διπλῆς κατευθύνσεως.
11. Ἐξωτερικὸν ὅριον θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.		Διακεκομμένη γραμμὴ - Σύμβολο γενικῶς χρησιμοποιούμενον πρὸς χάραξιν ναυτιλιακῶν ὁρίων.
12. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν εἰς ἣν ἀπεικονίζονται ἀμφότερα τὰ ἐξωτερικά της ὅρια.		Διακεκομμέναι γραμμαὶ καὶ ἡ σύντμηση DW παρεμβαλλομένη κατὰ κανονικὰ διαστήματα μεταξὺ αὐτῶν.
13. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (9).		Μονὴ συνεχὴς γραμμὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλαὶ τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν μονῆς κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμησις DW νὰ παρεμβάλλεται κατὰ κανονικὰ διαστήματα κατὰ μῆκος τῆς συνεχοῦς γραμμῆς.
14. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλων βαθῶν, μὴ βασιζομένη ἐπὶ σταθερῶν σημείων (8) (9).		Μονὴ διακεκομμένη γραμμή, εἰς τὴν ὁποίαν παρεμβάλλονται κεφαλαὶ τόξων κατὰ κανονικὰ διαστήματα, εἴτε μονὰ διὰ νὰ δείξουν ὁδὸν μονῆς κατευθύνσεως, εἴτε κατ' ἀντίθετα ζεύγη διὰ νὰ δείξουν ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως. Ἡ σύντμησις DW παρεμβάλλεται, ἐπίσης κατὰ κανονικὰ διαστήματα, κατὰ μῆκος τῆς διακεκομμένης γραμμῆς.

Παρατηρήσεις :

1. Εἰς ἃ σημεῖα ἡ κυκλοφορία διακόπτεται ὑπὸ φυσικῶν ἀντικειμένων (νήσων, σημειουμένων ἀβαθῶν κ.λπ.), δύναται νὰ παραλείπεται ἡ ἀναπαράστασις τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

2. Χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ τὴν σήμανσιν ὁρίων μεταξὺ λωρίδος κυκλοφορίας καὶ παρακειμένης ζώνης ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. Ἡ διακεκομμένη γραμμὴ ἡ παριστῶσα τὰ ἐξωτερικὰ κυκλοστρεφοῦς κόμβου θὰ δύναται νὰ διακόπτεται εἰς ἃ σημεῖα συναντῶνται αἱ λωρίδες κυκλοφορίας καὶ ὁ κυκλοστρεφὴς κόμβος. Τὸ ἴδιο δύναται νὰ γίνῃ, ἂν θεωρεῖται ἀναγκαῖον, διὰ περιοχὰς προφυλάξεως.

4. Κατὰ προτίμησιν τὰ τόξα τίθενται εἰς σχηματισμὸν ζὶκ–ζὰκ ἢ διασκορπισμένον ἀντὶ εἰς εὐθεῖαν γραμμήν.

5. Εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας δύνανται νὰ σημειοῦνται παρατηρήσεις ἐπὶ συνθηκῶν ἀποφυγῆς (κατηγορίαι καὶ μεγέθη πλοίων, ἐπικίνδυνα μεταφερόμενα φορτία κ.λπ.), Αἱ σχετικαὶ σημειώσεις δέον νὰ καταχωροῦνται καὶ εἰς τὰς ὁδηγίας πλοῦ.

6. Τὸ σύμβολο τοῦτο χρησιμοποιεῖται ἐπίσης διὰ νὰ δεικνύῃ τὰ ὅρια περιοχῶν ἐρεύνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως εἰς

ἀνοικτὴν θάλασσαν εἰς ἣν ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δυνατὸν νὰ καθίσταται ἐπικίνδυνος.

7. Ἕνα σύνηθες χαρακτηριστικὸν συνιστωμένων πορειῶν τὸ ὁποῖο παρατηρεῖται πλησίον ἀκτῶν καὶ κύριο σκοπὸν ἔχει νὰ ὑποβοηθᾶ τὰ πλοῖα νὰ ἀποφεύγουν ἀβαθῆ, παρὰ νὰ ρυθμίση κίνησιν πλοίων. Εἰς τὰς τοιαύτας περιπτώσεις ἀπεικονίζονται ἐπὶ χάρτου συνήθως διὰ μαύρου χρώματος.

8. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν τὸ ἐλάχιστο βάθος κατὰ μῆκος θαλασσίας ὁδοῦ DW θεωρεῖται ἐπικίνδυνο τοῦτο θὰ παρεμβάλλεται τῇ συντμήσει πλησίον αὐτῆς. Ἂν τὰ ἐπικίνδυνα βάθη εἰς τὰ ὅρια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW δὲν μετρῶνται τακτικῶς καὶ ἐπιβεβαιώνονται ἀπὸ μία ἁρμοδία Λιμενική, περιφερειακὴ ἢ Ἐθνικὴ Ἀρχὴ ταῦτα δὲν δύνανται νὰ ἀπεικονισθοῦν εἰς ναυτιλιακὸν χάρτην. Τὰ ἐλάχιστα βάθη τὰ ὁποῖα λαμβάνονται κατόπιν ἐπιμελημένης ἐρεύνης τῆς θαλασσίας ὁδοῦ DW θὰ εἶναι ἐμφανῆ μὲ σημείωση τῶν ἐπιλεγέντων ἠχοβολικῶν καὶ θὰ ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας κατὰ τὰ κεκανονισμένα. Εἴς τινας περιπτώσεις μία Παρατήρηση εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χάρτην θὰ δώση προσθέτους πληροφορίας σχετικῶς μὲ τὰς ἐργασίας ἐρεύνης κ.λπ.

9. Τὰ σύμβολα 13 καὶ 14 εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα εἶναι ὅμοια ἐκείνων τῶν συνιστωμένων πορειῶν (βλέπε σύμβολα 9 καὶ 1) διὰ τῆς προσθήκης τῆς συντμήσεως DW. Ἰδιαιτέρως εἰς τὰς ὁδοὺς διπλῆς κατευθύνσεως, τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος, σπανίως θὰ δύνανται νὰ συμμορφοῦνται αὐστηρῶς μὲ τὴν μονὴ κεντρικὴν γραμμήν, δι' αὐτὸν τὸν λόγον, προτιμητέον εἶναι ἡ πορεία εἰς θαλασσίας ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν νὰ δεικνύεται εἰς τοὺς ν. χάρτας διὰ τοῦ Συμβόλου 12 τὸ ὁποῖον δεικνύει εὐκρινῶς τὴν ἔκτασιν τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία ἔχει χαρτογραφηθῆ ἐπιμελῶς καὶ ἔχει ἐλεγχθῆ ἀπὸ πλευρᾶς ἐξάρσεων τοῦ βρθοῦ ἢ ὑποβρυχίων ἐμποδίων.

Γενικαὶ παρατηρήσεις :

1. Συνιστᾶται ὅπως τὰ σύμβολα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας ἀπεικονίζονται εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἔγχρωμα καὶ κατὰ προτίμησιν ρόζ.

2. Δευτερεύοντα στοιχεῖα πορειογραφήσεως καὶ συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας π.χ. ἀριθμοὶ δεικνύοντες κατευθύνσεις κυκλοφορίας, διαστάσεις, ἀποστάσεις ἐκ τῶν ἀκτῶν κ.λπ. δὲν θὰ ἀπεικονίζονται εἰς ναυτιλιακοὺς χάρτας ἂν δὲν κρίνεται ἀναγκαῖον. Ἐν τούτοις ταῦτα δύνανται νὰ παρέχωνται εἰς ναυτιλιακὰς ὁδηγίας ὑπὸ τῶν Ὑδρογραφικῶν Ὑπηρεσιῶν.

Ἄρθρον 5.

Μέθοδοι διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν συστημάτων ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας εἰς πολυσυχνάστους θαλασσίας περιοχάς, χρησιμοποιοῦνται αἱ κάτωθι μέθοδοι :

(α) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν, ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ ἔνθα αἱ ζῶναι δὲν εἶναι δυναταί.

(β) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντιθέτων ρευμάτων τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διαχωρισμὸς τῆς διερχομένης ἢ τοπικῆς κυκλοφορίας διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

(δ) Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τομέων, κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἑστιακὰ σημεῖα (Focal points) συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν).

(ε) Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς ἑστιακὰ σημεῖα καὶ συμπτώσεις πορειῶν ἔνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

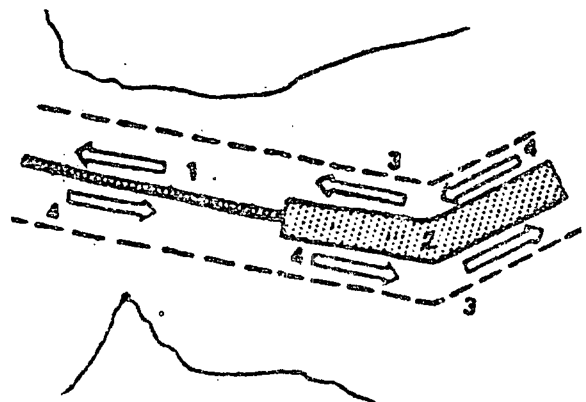
(στ) Διευθέτησις τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως συνιστωμένων πορειῶν καὶ ὁδῶν διπλῆς κατευθύνσεως εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολος ἢ ἐπικίνδυνος, καὶ θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν.

2. Περιγραφὴ τῶν χρησιμοποιουμένων πρὸς διαχωρισμὸν τῆς κυκλοφορίας μεθόδων (α) καὶ (ε), ὁμοῦ μετὰ σχεδιαγραμμάτων πρὸς συμπληρωματικὴν ἐπεξήγησιν αὐτῶν παρέχεται κατωτέρω :

(α) Διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ (Εἰκ. 1) :

Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ὁ διαχωρισμὸς κυκλοφορίας ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς ζώνης (2) ἢ γραμμῆς διαχωρισμοῦ (1). Πλοῖα, πλέοντα μὲ ἀντιθέτους ἢ σχεδὸν ἀντιθέτους πορείας, συνιστᾶται ὅπως τηρῶνται εἰς τὸ δεξιὸν τῆς ζώνης ἢ τῆς γραμμῆς. Τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια (3) ἑνὸς τοιούτου συστήματος εἶναι τὰ αὐτὰ μὲ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν ζωνῶν. Τὰ τόξα (4) δεικνύουν τὴν καθιερωθεῖσαν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

Εἰς τοὺς στενοὺς διαύλους καὶ περιωρισμένα ὕδατα, ἀντὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ δύναται νὰ υἱοθετηθῆ γραμμὴ διαχωρισμοῦ, οὕτως ὥστε καὶ ἡ κυκλοφορία νὰ διαχωρίζεται καὶ νὰ ἀφίεται εὐρύτερος διαπλεύσιμος χῶρος. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἀντὶ ζώνης δύναται ἐπίσης νὰ τεθῆ εἰς τὰς περιοχὰς ἐκείνας εἰς τὰς ὁποίας διασταυρώνεται ἡ κυκλοφορία, καὶ ἀποσκοπεῖται ἡ δημιουργία ὁμαλῆς κυκλοφορίας.

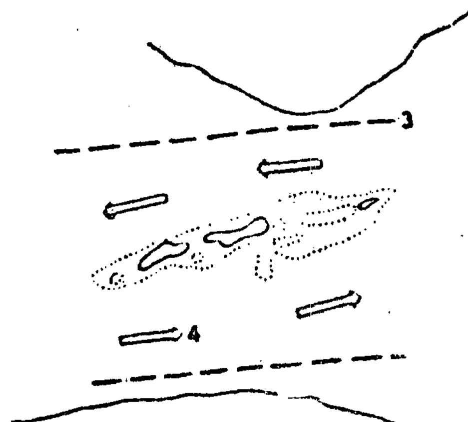


Εἰκ. 1. Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας διὰ γραμμῆς καὶ ζώνης διαχωρισμοῦ.

1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος
4. Τόξα δεικνύοντα κυρίαν κυκλοφοριακὴν κατεύθυνσιν.

(β) Διὰ χρησιμοποιήσεως φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων (Εἰκ. 2) :

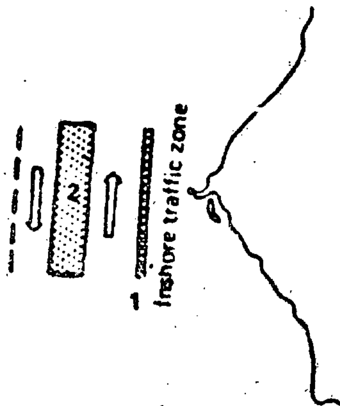
Ἡ μέθοδος αὐτὴ χρησιμοποιεῖται εἰς περιοχάς, ἔνθα ἀπαντῶνται φυσικὰ ἐμπόδια, ὡς νῆσοι, ὕφαλοι, ἀβαθῆ ἢ ναυάγια, περιορίζοντα τὴν ἐλευθέραν κίνησιν καὶ περιέχοντα ἕνα φυσικὸν διαχωρισμὸν διὰ τὰ ἀντίθετα ρεύματα τῆς κυκλοφοριακῆς κινήσεως.



Εἰκ. 2. Διαχωρισμὸς κυκλοφορίας διὰ φυσικῶν ἐμποδίων καὶ γεωγραφικῶν ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

(γ) Διὰ τοῦ καθορισμοῦ ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως (Εἰκ. 3):

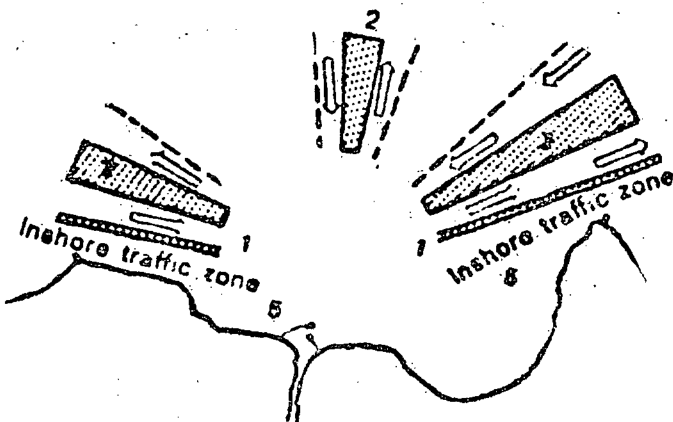
Ὁ ὅρος «Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως «εἰσήχθη πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καλυφθῇ περιοχὴ κειμένη μεταξὺ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, ἐντὸς δὲ τῆς περιοχῆς ταύτης δύναται τὰ πλοῖα νὰ πλέουν πρὸς οἱανδήποτε κατεύθυνσιν. Εἰς περιοχὰς σημαντικῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως, ἐθεωρήθη, ὡς προαγωγικὴ τῆς ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας, λῦσις ἢ υἱοθέτησις ζωνῶν ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας (5), πρὸς τὸν σκοπὸν τηρήσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως μακρὰν τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ τῆς διερχομένης κυκλοφορίας. Ἡ κυκλοφορία εἰς τὰς ζώνας ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας διαχωρίζεται ἀπὸ τὰ παρακείμενα συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας διὰ ζωνῶν (2) ἢ γραμμῶν διαχωρισμοῦ (1) (Βλέπε εἰκόνας 4 καὶ 9).



Εἰκ. 3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(δ) Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τομέων κατὰ τὰς προσεγγίσεις εἰς ἑστιακὰ σημεῖα συναντήσεως (διαφόρων πορειῶν) (Εἰκὼν 4).

Ἡ μέθοδος αὐτὴ χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συγκλίσεως τῶν πορειῶν πολλῶν πλοίων ἢ εἰς περιωρισμένας περιοχάς, δι' ὧν διέρχονται πλοῖα ἐκ διαφόρων κατευθύνσεων προερχόμενα. Ὡς τοιαῦτα ἑστιακὰ σημεῖα (Focal Points) δύνανται νὰ θεωρηθοῦν τὰ σημεῖα προσεγγίσεως εἰς λιμένας, οἱ ἐν μέσῃ θαλάσσῃ σταθμοὶ πλοηγῶν, σημεῖα ἔνθα τοποθετοῦνται σημαντῆρες ἢ φαρόπλοια προσγειώσεως, εἴσοδοι εἰς διαύλους, διώρυγας ἐκβολὰς ποταμῶν, στενὰ κ.λπ. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ζωνῶν κυκλοφορίας τῶν πλοίων, αἱ διαστάσεις ὡς καὶ αἱ κατευθύνσεις τούτων ἐξαρτῶνται, κατὰ κανόνα, ἀπὸ τὸν ὄγκον τῆς τοπικῆς κυκλοφορίας.



Εἰκ. 4. Διαχωρισμὸς τῶν γειτνιαζόντων συστημάτων τῆς κυκλοφορίας κατὰ τομεῖς εἰς προσεγγίσεις ναυτιλιακῶν κόμβων:

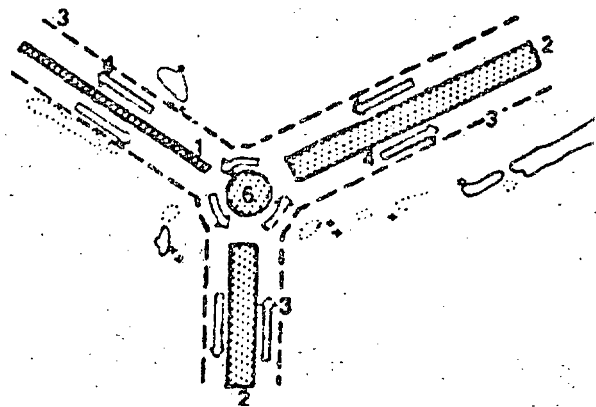
1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐσωτερικὴ ζώνη παρακτίου κυκλοφορίας

(ε) Διὰ τῆς πορειογραφήσεως τῆς κυκλοφορίας εἰς ἑστιακὰ σημεῖα (Focal Points) ἔνθα συναντῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ μέτρο πορειογραφήσεως τὸ ὁποῖον θὰ χρησιμοποιηθεῖ εἰς περιοχὰς ἑστιακῶν σημείων ἢ συμπτώσεων πορειῶν δύναται νὰ ἐπιλεγῇ ἐκ μιᾶς ἐκ τῶν κατωτέρω μεθόδων αἵτινες θεωροῦνται αἱ πλέον κατάλληλοι:

(ι) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» (Εἰκ. 5). Εἰς τὰ σημεῖα συναντήσεως συνιστωμένων δεσμῶν πορειῶν, ἡ κυκλοφορία ὀργανοῦται κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε ν' ἀντικατοπτρίζῃ τὰ κυκλικῆς μορφῆς συστήματα, γνωστὰ ὡς «κυκλοστρεφεῖς κόμβοι (Round Abouts). Τὰ πλοῖα καθοδηγοῦνται νὰ πλέουν εἰς κυκλικὴν τροχιὰ ἀντίθετον τῆς κινήσεως τῶν δεικτῶν τοῦ ὡρολογίου, πέριξ καθωρισμένου σημείου ἢ κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (6), μέχρις ὅτου φθάσουν εἰς τὰ σημεῖα στροφῆς, ὅπου πλέον τάσσονται ἐπὶ τῆς κανονικῆς των πορείας.

Ἡ ἀκτὶς τῶν «κυκλοστρεφῶν κόμβων» ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὰς τοπικὰς συνθήκας, ἂν καὶ γενικῶς ἀποφεύγονται μεγάλης διαρκείας κυκλικαὶ τροχιαί. Ἐὰν ὁ διατιθέμενος θαλάσσιος χῶρος ἐπιτρέπῃ, συνιστᾶται κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας σκοποῦσα νὰ τηρῇ τὰ πλοῖα εἰς ἀπόστασιν μεταξὺ των. Θεωρεῖται σκόπιμος, ὅπου αἱ συνθῆκαι ἐπιτρέπουν, ἡ ἐγκαθίδρυσις συστημάτων «κυκλοστρεφῶν κόμβων», πέριξ σημαντήρων, φαροπλοίων ἢ γεωγραφικῶς ἐπισεσημασμένων ἀντικειμένων.

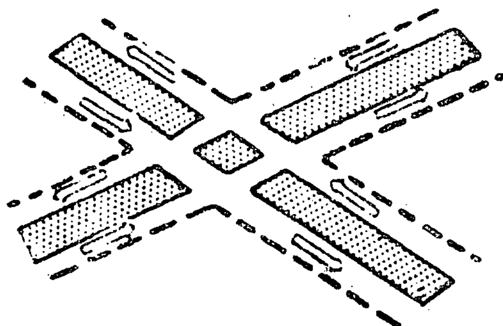


Εἰκ. 5. Κυκλοστρεφὴς κόμβος εἰς σημεῖον συναντήσεως διαφόρων συστημάτων:

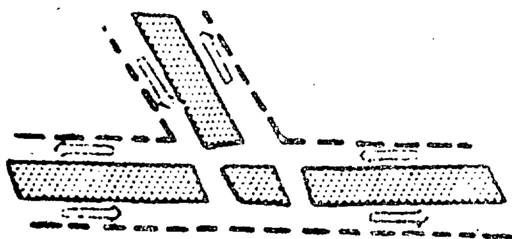
1. Γραμμὴ διαχωρισμοῦ
2. Ζώνη διαχωρισμοῦ
3. Ἐξωτερικὰ ὅρια συστήματος
4. Τόξα δεικνύοντα κατεύθυνσιν κυκλοφορίας
5. Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ

(ιι) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν συμβόλων (εἰκ. 6 καὶ 7).

Ἡ μέθοδος αὐτὴ χρησιμοποιεῖται εἰς σημεῖα συναντήσεως ἢ διασταυρώσεως τῶν πορειῶν τῶν πλοίων. Τὰ τόξα τὰ δεικνύοντα τὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς τίθενται ἐντὸς τῶν λωρίδων τῶν συναντωμένων συστημάτων. Ἡ ζώνη διαχωρισμοῦ διακόπτεται εἰς τὸ σημεῖο συναντήσεως τῶν θαλασσίων λωρίδων διαχωρισμοῦ ἢ δύναται ν' ἀντικατασταθῇ διὰ μιᾶς γραμμῆς διαχωρισμοῦ ἵνα υπογραμμισθῇ ἡ σωστὴ μέθοδος διασταυρώσεως τῆς κυκλοφορίας διὰ τῆς ἀλλαγῆς ἐκ τοῦ ἑνὸς συστήματος εἰς τὸ ἕτερον.

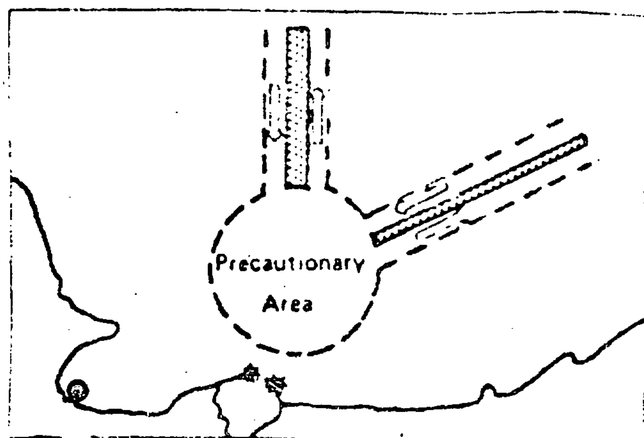


Εἰκ. 6. Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς διασταυρώσεις πορειῶν.

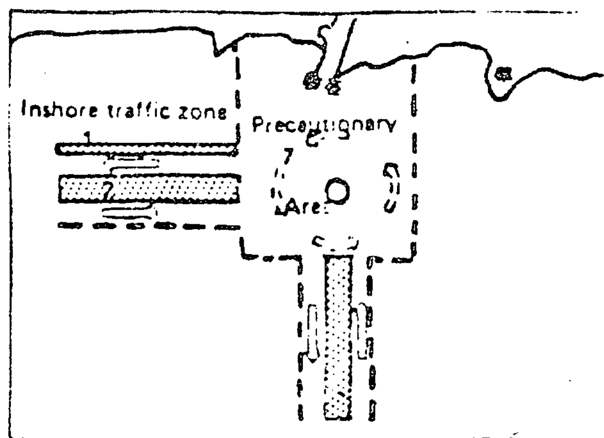


Εἰκ. 7. Διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς συναντήσεις πορειῶν.

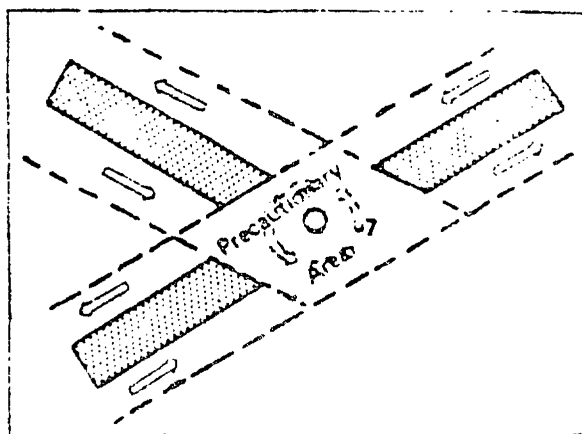
(ιιι) Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν περιοχῶν προφυλάξεως (Εἰκ. 8, 9 καὶ 10)



Εἰκ. 8. Περιοχὴ προφυλάξεως εἰς ἕν ἑστιακὸν σημεῖον.



Εἰκ. 9. Περιοχὴ προφυλάξεως μὲ συνιστωμένην κατεύθυνσιν κυκλοφοριακῆς ροῆς πέριξ ἑνὸς ἑστιακοῦ σημείου.



Εἰκ. 10. Περιοχὴ προφυλάξεως εἰς μίαν συνάντησιν πορειῶν.

Εἰς ἣν περίπτωσιν ὑφίσταται σύμπτωσις πορειῶν εἶναι καλλίτερον αὗται νὰ καταλήγουν μακρὰν τῶν σημείων συναντήσεώς των, οὕτως ὥστε εἰς τοιαύτας περιπτώσεις μία περιοχὴ προφυλάξεως νὰ δύναται νὰ καθιερωθῆ ἡ ὁποία καὶ θὰ ὑπογραμμίζη τὸν κίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

Αἱ λωρίδαι κυκλοφορίας καταλήγουν πλησίον τοῦ σημείου διατμήσεως καὶ ἀντικαθίστανται ἐκ μιᾶς περιοχῆς προφυλάξεως μὲ κέντρον (6) τὸ σημεῖο αὐτό. Μία κατεύθυνσις κυκλοφοριακῆς ροῆς δύναται νὰ συσταθεῖ (7) πέριξ ἑνὸς ἑστιακοῦ σημείου (Εἰκ. 9) μὲ φορὰν ἀντίθετον τῆς φορᾶς τῶν δεικτῶν τοῦ ὡρολογίου.

(στ) Ἕτεραι μέθοδοι πορειογραφήσεως.

Ἕτεροι μέθοδοι πορειογραφήσεως αἱ ὁποῖαι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἶναι :

(ι) Αἱ θαλάσσιοι ὁδοὶ μεγάλων βαθῶν (Deep water routes).

ιι) Περιοχαὶ αἵτινες δέον ν' ἀποφεύγωνται (Areas to be avoided).

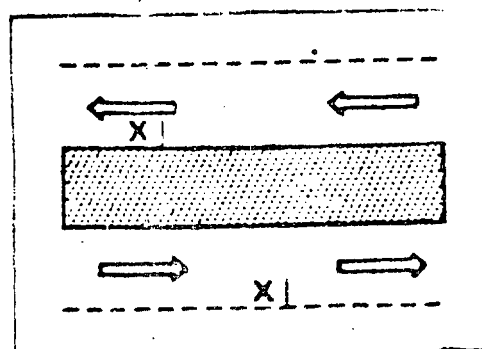
(ιιι) Διάδρομοι διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) καὶ συνιστώμεναι δέσμαι πορειῶν (Recommended tracks) εἰς περιοχὰς ἔνθα ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι δύσκολη ἢ ἐπικίνδυνος.

Ἄρθρον 6.

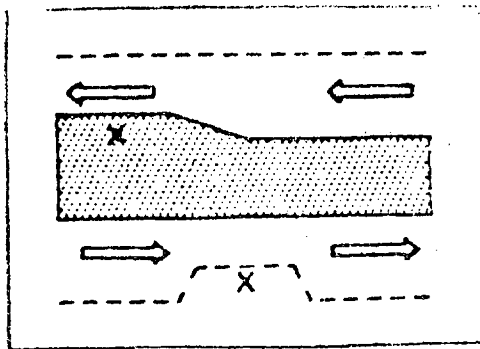
Προσωριναὶ ρυθμίσεις εἰς συστήματα διαχωρισμοῦ θαλασσίας κυκλοφορίας

1. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ προσωρινὴ τοποθέτησις μιᾶς ἐξέδρας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν ἐρεύνης πρὸς ἀνακάλυψιν ὑδρογονανθράκων εἶναι ἀναπόφευκτος ἐντὸς ἑνὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας, δέον νὰ ἐφαρμόζωνται τὰ κάτωθι :

(α) Ἐὰν ἡ θέσις τῆς γεωτρήσεως εὑρίσκεται πλησίον τῶν ὁρίων μιᾶς λωρίδος ἢ ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, μιὰ σχετικῶς ἐλαφρὰ ἀπόκλισις τῆς ζώνης ἢ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ θὰ ἐπιτυγχάνη τοιοῦτον ἀποτέλεσμα οὕτως ὥστε ἡ ἐξέδρα γεωτρήσεως καὶ ἡ συναφὴς ζώνη ἀσφαλείας νὰ εὑρίσκεται ἀρκετὰ μακρὰν τῆς ἀντιστοίχου λωρίδας τῆς κυκλοφορίας (εἰκόνα 10 καὶ 11).

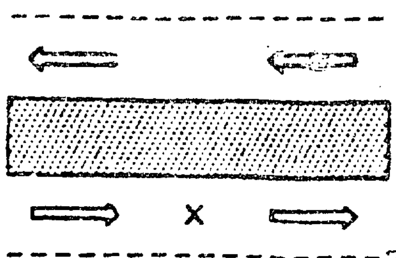


Εἰκ. 10. Ἀρχικὴ κατάστασις

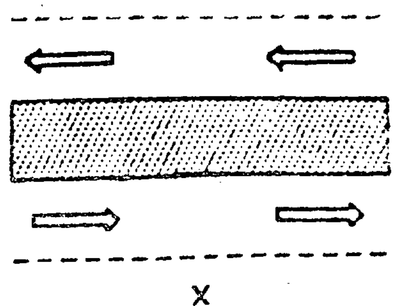


Εἰκ. 11. Προσαρμοσθεῖσα κατάστασις

(β) Ἐὰν δὲν εἶναι δυνατὴ μία μικρὰ ἀπόκλιση τῆς λωρίδος κυκλοφορίας, ὁλόκληρον ἢ μέρος τοῦ συστήματος δύναται προσωρινῶς νὰ μετακινηθῆ (Εἰκ. 12 καὶ 13).

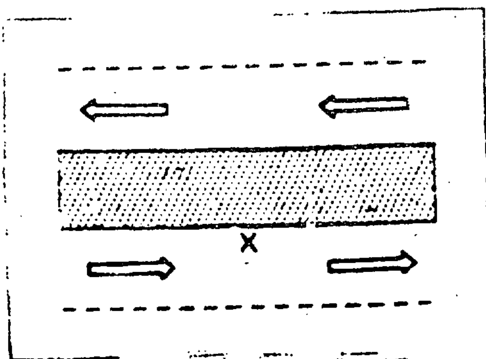


Εἰκ. 12. Ἀρχικὴ κατάστασις

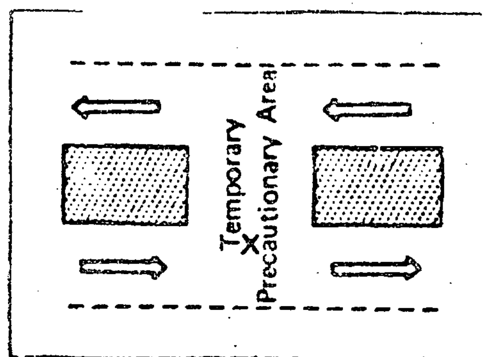


Εἰκ. 13. Προσαρμοσθεῖσα κατάστασις

(γ) Διακοπὴ ὁλοκλήρου ἢ μέρους τοῦ συστήματος εἰς τὴν περιοχὴν εἰς ἣν εὑρίσκεται ἡ ἐξέδρα γεωτρήσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην δύναται ἡ διακοπεῖσα περιοχὴ νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς περιοχὴ προφυλάξεως (Εἰκ. 14 καὶ 15).



Εἰκ. 14. Ἀρχικὴ κατάστασις



Εἰκ. 15. Προσαρμοσθεῖσα κατάστασις

(δ) Ἀναστολὴ προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ συστήματος.

Αἱ περιοχαὶ ἐρεύνης καὶ ἐκμεταλλεύσεως ὑδρογονανθράκων δέον νὰ ἐξετάζωνται καὶ νὰ λαμβάνωνται ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν ἐξασφάλισιν συνθηκῶν ἀσφαλοῦς ναυσιπλοΐας εἴτε διὰ προσωρινῆς ρυθμίσεως ὡς ἀνωτέρω, εἴτε διὰ τῆς ἀναστολῆς προσωρινῶς ὁλοκλήρου τοῦ καθιερωθέντος συστήματος.

2. Αἱ λεπτομέρειαι προσωρινῆς ρυθμίσεως ἢ ἀναστολῆς τοῦ ὑφισταμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας θὰ ἀποστέλλωνται εἰς τὸν I.M.C.O. δύο τουλάχιστον μῆνας πρὶν τῆς τοποθετήσεως τῆς ἐξέδρας ἐξορύξεως ἐντὸς τοῦ ἤδη υἱοθετηθέντος συστήματος τῆς κυκλοφορίας οὕτως ὥστε νὰ ὑφίσταται ἐπαρκὴς χρόνος διὰ τὴν ἐνημέρωση τῶν ναυτιλλομένων.

Ἄρθρον 7.

Χρῆσις τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως

1. Τὰ συστήματα πορειογραφήσεως προορίζονται πρὸς χρῆσιν τόσον κατὰ τὴν ἡμέραν, ὅσον καὶ τὴν νύκταν, ὑφ' ὅλας τὰς καταστάσεις καιροῦ, εἰς ἐλεύθερα πάγων ὕδατα, ἢ ὑπὸ συνθήκας ἐλαφρᾶς μορφῆς πάγου, καθ' ἃς δὲν ἀπαιτοῦνται ἰδιαίτεροι ἑλιγμοὶ ἢ ἡ χρησιμοποίησις παγοθραυστικῶν.

2. Τὰ ἐν λόγῳ συστήματα συνιστῶνται πρὸς χρῆσιν ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων, ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ὁρίζεται.

3. Πρωταρχικὸς προορισμὸς τῶν «Θαλασσίων ὁδῶν μεγάλων βαθῶν» (Deep water routes) εἶναι ἡ χρησιμοποίησις των ὑπὸ πλοίων, τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός των ἐν σχέσει πρὸς τὸ διαθέσιμον βάθος τῆς θαλάσσης εἰς τὴν ἀντίστοιχον περιοχήν, ἀπαιτοῦν τὴν χρησιμοποίησιν μιᾶς τοιαύτης ὁδοῦ. Τὰ λοιπὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν ἀνάγκην τοιαύτης εἰδικῆς μεταχειρίσεως, δέον ν' ἀποφεύγουν, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ χρησιμοποιοῦν τὰς ὁδοὺς μεγάλων βαθῶν. Ὁσάκις χρησιμοποιοῦν τοιαύτας ὁδούς, οἱ ναυτιλλόμενοι δέον νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των πιθανὰς μεταβολὰς εἰς τὰ σημειούμενα βάθη, λόγῳ μεταφορικῶν ἢ ἄλλων αἰτίων.

4. Εἰς διαδρόμους διπλῆς κατευθύνσεως (Two way routes) ὡς καὶ εἰς τὰς θαλασσίας ζώνας διπλῆς κατευθύνσεως βαθέων ὑδάτων τὰ πλοῖα δέον νὰ τηροῦνται εἰς τὸ δεξιὸν μέρος αὐτῶν.

5. Σκοπὸς τῶν ἐκτυπουμένων εἰς τοὺς χάρτας τόξων εἶναι ἁπλῶς ἡ ἔνδειξις τῆς γενικῆς κατευθύνσεως τῆς κυκλοφορίας. Ὡς ἐκ τούτου, τὰ πλοῖα δέον νὰ εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ τάσσωνται ἐπακριβῶς ἐπὶ τῶν ὑπὸ τῶν τόξων σημειουμένων πορειῶν.

6. Εἰς τὸν Διεθνῆ Κώδικα Σημάτων προβλέπεται, διὰ κάλυψιν ἀντιστοίχου ἀνάγκης, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σήματος «YG», ὅπερ σημαίνει «Φαίνεσθε μὴ συμμορφούμενος πρὸς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας»

(You appear not to be complying with traffic separation scheme).

7. Διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων μεταξὺ πλοίων ἐντὸς τῶν συστημάτων πορειογραφήσεως, ἐφαρμογὴν ἔχουν οἱ ἑκάστοτε ἰσχύοντες Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ.

Ἄρθρον 8.

Γενικαὶ ἀρχαὶ διέπουσαι τὴν ναυσιπλοΐαν ἐντὸς τῶν θαλασσίων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

1. Ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως προβλέπεται εἰς τὰ περιγραφόμενα ἐν τῷ Παραρτήματι συστήματα πορειογραφήσεως, πᾶν πλοῖον χρησιμοποιοῦν συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας :

(α) Θὰ πλέῃ ἐντὸς τῆς ἀντιστοίχου λωρίδος κυκλοφορίας, συμφώνως πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς διὰ τὴν λωρίδα ταύτην.

(β) Θὰ τηρῆται, κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατόν, μακρὰν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(γ) Κανονικῶς θὰ εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται λωρίδος τινος κυκλοφορίας κατὰ τὸ πέρας αὐτῆς, ἀλλὰ ὁσάκις εἰσέρχεται ἢ ἐξέρχεται ἀπὸ τὴν πλευράν, θὰ πράττῃ τοῦτο κατὰ τὴν πρακτικῶς μικροτέραν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

2. Πᾶν πλοῖον θ' ἀποφεύγῃ, καθ' ὅσον τοῦτο εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, νὰ διασχίζῃ λωρίδας κυκλοφορίας, ἀλλὰ ἐὰν ὑποχρεοῦται νὰ πράξῃ οὕτω, θὰ τὰς διασχίσῃ κατὰ τὸ πρακτικῶς δυνατὸν κατ' ὀρθὴν γωνίαν, ὡς πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφοριακῆς ροῆς.

3. Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας κανονικῶς δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται ὑπὸ πλοίων τῆς λοιπῆς κυκλοφορίας, τὰ ὁποῖα δύνανται νὰ χρησιμοποιήσουν ἀσφαλῶς τὴν ἀντίστοιχον λωρίδα κυκλοφορίας, ἐντὸς τοῦ παρακειμένου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

4. Πᾶν πλοῖον, ἐκτὸς ἐὰν πρόκειται περὶ διασχίζοντος τοιούτου, δὲν θὰ εἰσέρχεται ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας, ἐντὸς ζώνης διαχωρισμοῦ ἢ δὲν θὰ διασχίζῃ γραμμὴν διαχωρισμοῦ ἐκτός :

(α) Εἰς περιπτώσεις ἀνάγκης, ἵνα ἀποφύγῃ ἄμεσον κίνδυνον.

(β) Ἐὰν πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἁλίευσιν ἐντὸς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

5. Πᾶν πλοῖον, ναυσιπλοοῦν εἰς περιοχὰς πλησίον τῶν ἄκρων συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πράττῃ οὕτω μετ' ἰδιαιτέρας προσοχῆς.

6. Πᾶν πλοῖον, καθ' ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, θὰ ἀποφεύγῃ νὰ ἀγκυροβολῇ ἐντὸς συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἢ ἐντὸς περιοχῶν ἐγγὺς τῶν ἄκρων του.

7. Πλοῖον, μὴ χρησιμοποιοῦν σύστημα τι διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ ἀποφεύγῃ τοῦτο δι' ὅσων εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, εὐρυτέρων περιθωρίων.

8. Πλοῖον, ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἁλιείαν δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὸν διάπλουν πλοίου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

9. Πλοῖο μήκους μικροτέρου τῶν 20 μ. ἢ ἱστιοφόρον πλοῖον δὲν θὰ ἐμποδίζῃ τὸν ἀσφαλῆ διάπλουν μηχανοκινήτου πλοίου ἀκολουθοῦντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

Ἄρθρον 9.

Κυρώσεις

Οἱ Πλοίαρχοι ἢ οἱ ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοὶ φυλακῆς γεφύρας πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ ὁποῖα διεπιστώθη ὅτι κατὰ τὴν διέλευσίν τους διὰ περιοχῆς καλυπτομένης ὑπὸ οἱουδήποτε τῶν συστημάτων τοῦ ΜΕΡΟΥΣ Α' τοῦ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ παρέβησαν τὰς ἐν ἄρθρῳ 8 τοῦ παρόντος γενικὰς Ἀρχὰς καὶ τὸν Κανόνα 10 τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων, θὰ κολάζωνται κατὰ ἐν ἄρθρῳ 2 τοῦ Π.Δ. 94/1977 «Περὶ θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Δ. Συμβάσεως περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ 1972», κυρωθείσης διὰ τοῦ Ν.Δ. 93/4.10.1974, καὶ περὶ καθορισμοῦ κυρώσεων διὰ παραβάσεις τῶν Κανονισμῶν αὐτῆς» ὁριζόμενα καὶ κατὰ τὴν ἐν αὐτῷ καθοριζομένην διαδικασίαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
Α' ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ SOMMERS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2264). Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας. Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τῆς νήσου Sommers ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφὴς κόμβος, μὲ μίαν κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ διαμέτρου ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται εἰς τὴν ἀκόλουθον γεωγραφικὴν θέσιν.

(1) 60° 11', 5Β – 27° 46', 2Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς καὶ ἑνὸς τετάρτου μιλίου ἐγκαθίσταται εἰς ὁλόκληρον τὴν κυκλικὴν ζώνην διαχωρισμοῦ.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, εὔρους ἡμίσεος μιλίου ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(2) 60° 07', 7Β – 27° 32', 6Α
(3) 60° 10', 4Β – 27° 42', 2Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 60° 10', 4Β – 27° 42', 2Α
(5) 60° 10', 6Β – 27° 43', 5Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἓν καὶ ἓν τέταρτον τοῦ μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μετὰ τοῦ ἐξωτερικοῦ ὁρίου τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
060° – 240°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(6) 60° 11', 1Β – 27° 49', 0Α
(7) 60° 07', 7Β – 28° 16', 1Α
(8) 60° 01', 9Β – 28° 29', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
104° – 284° καὶ
132° – 312°

ΜΕΡΟΣ IV :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 60° 12', 8Β – 27° 47', 8Α
(10) 60° 24', 5Β – 28° 05', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους, ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια ἑκάστης λωρίδος κυκλοφορίας ἐπεκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
036° – 216°

Σημείωσις :

Ὁ κυκλοστρεφὴς κόμβος, ἐξυπηρετεῖ τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν χειρισμῶν εἰς τὴν περιοχὴ τὴν ὁποίαν συναντῶνται αἱ πορεῖαι πρὸς καὶ ἀπὸ Leningrand, vydorg καὶ πρὸς τὰ δυτικὰ τῆς Βαλτικῆς.

2. Ἔξωθι τῆς νήσου Hogland (Gogland)
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2264).
Περιγραφὴ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.
Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τῆς νήσου Hogland ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 59', 0Β – 26° 57', 4Α
(2) 59° 58', 7Β – 27° 01', 4Α
(3) 59° 59', 7Β – 27° 04', 8Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
099° – 279° καὶ
060° – 240°

3. Ἔξωθι τῆς νήσου Rodsher
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2248 καὶ 2357).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 59', 9Β – 26° 36', 5Α
(2) 60° 00', 4Β – 26° 40', 3Α
(3) 60° 00', 1Β – 26° 44', 3Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου ὁρίζεται, ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
076° – 256° καὶ 099° – 279°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(4) 59° 59', 7Β – 27° 04', 8Α
(5) 60° 07', 7Β – 27° 32', 6Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς καὶ ἕνα τέταρτο τοῦ μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

4. Ἔξωθι τοῦ Φάρου Kalbadagrund
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2248).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 52', 2Β – 25° 30', 7Α
(2) 59° 53', 0Β – 25° 38', 6Α
(3) 59° 53', 9Β – 25° 46', 5Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίστανται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
078° – 258° καὶ 076° – 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Φάρου Kalbadagrund καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

5. Ἔξωθι τοῦ Φάρου Porkkala
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2248).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 44', 1Β – 24° 13', 7Α
(2) 59° 44', 9Β – 24° 21', 4Α
(3) 59° 45', 9Β – 24° 29', 1Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται ἐπὶ τῆς βορείας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται ἐπὶ τῆς νοτίας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
078° – 258° καὶ 076° – 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Φάρου Porkkala καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

6. Ἔξωθι τῆς Χερσονήσου Hankoniemi
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2241).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 28', 2Β – 22° 33', 3Α
(2) 59° 31', 9Β – 22° 42', 6Α
(3) 59° 33', 3Β – 22° 53', 9Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τεσσάρων μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
052° – 232° καὶ 076° – 256°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν πλησίον ἀκτῶν χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

7. Ἔξωθι τῆς Χερσονήσου Kopy (Νῆσος Hiiumaa).
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2222).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 59° 02', 9Β – 21° 35', 8Α
(2) 59° 07', 7Β – 21° 42', 6Α
(3) 59° 11', 6Β – 21° 52', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τεσσάρων μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
037° – 217° καὶ 052° – 232°

8. Ἔξωθι τῆς νήσου Gotland
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2288).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 56° 46', 0Β – 18° 19', 0Α
(2) 56° 49', 5Β – 18° 27', 5Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
053° – 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :
Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς νήσου Gotland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰ ὁρίου συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

9. Ἔξωθι τῆς νήσου Oland
(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2251).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 56° 02', 0Β – 16° 35', 0Α
(2) Φάρου Oland Sodra Grund
(3) 56° 06', 7Β – 16° 46', 9Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ :

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
058° – 238° καὶ 053° – 233°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :
Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς νήσου Oland καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. Εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock
(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ἀνατ. Γερμανίας 163).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.
Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ Rostock ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

Δυτικὴ προσέγγισις.

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ, ὁρίζονται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδευούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 20', 5Β – 11° 57', 5Α
(2) 54° 20', 7Β – 11° 58', 0Α
(3) 54° 19', 0Β – 11° 59', 5Α
(4) 54° 18', 7Β – 11° 59', 2Α
(5) 54° 18', 8Β – 11° 59', 5Α
(6) 54° 17', 7Β – 12° 00', 1Α
(7) 54° 17', 9Β – 12° 00', 3Α
(8) 54° 18', 0Β – 12° 00', 5Α
(9) 54° 14', 6Β – 12° 03', 6Α
(10) 54° 14', 6Β – 12° 03', 0Α

(β) Μία γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ σημεῖα (5) καὶ (7).

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν γραμμῶν τῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(11) 54° 14', 6Β – 12° 04', 9Α
(12) 54° 18', 1Β – 12° 02', 0Α
(13) 54° 19', 8Β – 12° 00', 6Α
(14) 54° 21', 2Β – 11° 59', 5Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 54° 20', 0Β – 11° 55', 9Α
(16) 54° 14', 6Β – 12° 01', 6Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
150° – 330°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :

Ἀνατολικὴ προσέγγισις :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ὑπὸ μιᾶς γραμμῆς συνδευούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα:
(17) 54° 18', 9Β – 12° 01', 4Α
(18) 54° 23', 4Β – 12° 07', 0Α
(19) 54° 23', 4Β – 12° 07', 4Β
(20) 54° 18', 7Β – 12° 01', 6Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(21) 54° 18', 1Β – 12° 02', 0Α
(22) 54° 23', 4Β – 12° 09', 8Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίστανται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(23) 54° 23', 4Β – 12° 05', 1Α
(24) 54° 19', 8Β – 12° 00', 6Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
037 – 217°

Σημείωσις :
Εἰς τὰς θέσεις (18), (19), (22) καὶ (23), ἡ ἀνατολικὴ προσέγγισις τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέεται εἰς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας Νοτίως τοῦ Gedser.

11. Εἰς τὴν περιοχὴν Sound
(Ἀναφορὰ εἰς ν. Χάρτην τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2115 καὶ 2594).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(1) 56° 07', 3Β – 12° 31', 5Α
(2) 56° 03', 3Β – 12° 39', 2Α
(3) 55° 58', 9Β – 12° 41', 4Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(4) 56° 08', 0Β – 12° 32', 8Α
(5) 56° 06', 4Β – 12° 34', 9Α
(6) 56° 03', 4Β – 12° 40', 1Α
(7) 55° 59', 1Β – 12° 42', 5Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κυκλοφορίαν διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 56° 06', 6Β – 12° 30', 3Α
(9) 56° 05', 5Β – 12° 33', 3Α
(10) 56° 03', 2Β – 12° 38', 3Α
(11) 56° 01', 2Β – 12° 37', 7Α

Εἰς τὸ νότιον τμῆμα τῆς ἀνωτέρω λωρίδος κυκλοφορίας, ἡ πρὸς Ν. κυκλοφορία χωρίζεται εἰς δύο λωρίδας διὰ μιᾶς γραμμῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(12) 56° 01', 2Β – 12° 38', 6Α
(13) 56° 01', 7Β – 12° 38', 9Α
(14) 56° 00', 0Β – 12° 40', 0Α
(15) 55° 58', 8Β – 12° 40', 1Α

Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἔναντι ἀκτῆς,

χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.
Σημείωσις :

Ὅλαι αἱ προφυλάξεις, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς μειώσεως τῆς ταχύτητος, θὰ λαμβάνωνται εἰς τὴν περιοχὴν μεταξὺ Helsingborg καὶ Helsingor, ἡ ὁποία εὐρέως χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν τοπικῶν Ferry.

12. Νοτίως τοῦ Gedser
(Ἀναφορὰ εἰς ν. Χάρτην Δανικῆς ἐκδόσεως 186).

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(1) 54° 31′, 2B – 12° 14′, 1A
(2) 54° 27′, 6B – 12° 12′, 4A
(3) 54° 25′, 3B – 12° 09′, 5A
(4) 54° 25′, 3B – 12° 07′, 0A

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(4) 54° 25′, 3B – 12° 07′, 0A
(5) 54° 25′, 3B – 12° 00′, 0A

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ, τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς γραμμῆς τῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(6) 54° 31′, 6B – 12° 10′, 7A
(7) 54° 28′, 1B – 12° 09′, 5A
(8) 54° 27′, 1B – 12° 05′, 2A
(9) 54° 27′, 1B – 12° 00′, 0A

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ, τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(10) 54° 30′, 8B – 12° 17′, 6A
(11) 54° 27′, 2B – 12° 15′, 2A
(12) 54° 23′, 4B – 12° 09′, 8A
(13) 54° 23′, 4B – 12° 05′, 1A
(14) 54° 23′, 4B – 12° 00′, 0A

Σημείωσις :

(ι) Τὸ βόρειον πέρας τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέεται μὲ τὰς ὁδοὺς τῶν μεγάλων βαθῶν Β. Α. τοῦ Gedser.
(ιι) Εἰς τὰς θέσεις (12) καὶ (13) τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέεται μὲ τὴν ἀνατολικὴ προσέγγισιν τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας τῶν προσεγγίσεων εἰς Rostock.

13. Ἔξωθι τοῦ Falstegborev
(Ἀναφορὰ εἰς Ν. Χάρτην Ὑπηρεσίας ναυσιπλοΐας Σουηδίας 921 καὶ 929).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ Falsterborev ἀποτελεῖται ἀπὸ τέσσαρα μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι :

(α) Κυκλοστρεφὴς κόμβος μὲ μιὰ κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ διαμέτρου ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται εἰς τὴν ἀκόλουθον γεωγραφικὴν θέσιν.
(1) 55° 18′, 6B – 12° 39′, 5A

(β) Κυκλικὴ λωρίδα κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς καὶ τριῶν τετάρτων τοῦ μιλίου, διαχωριζομένη κατὰ τὸ πλάτος της εἰς τὸ Β.Α. τεταρτοκύκλιον μὲ τὴν ἀπόκλιση τοῦ ἑνὸς τμήματος, ἐγκαθίσταται πέριξ τῆς κυκλικῆς ζώνης διαχωρισμοῦ. Τὸ ὁριζόμενο τμῆμα ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων εἶναι ἐπικίνδυνος περιοχὴ ναρκοπεδίου.
(2) 55° 19′, 8B – 12° 42′, 2A
(3) 55° 15′, 8B – 12° 41′, 8A
(4) 55° 18′, 6B – 12° 42′, 9A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ :
(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(2) 55° 15′, 9B – 12° 51′, 8A
(3) 55° 17′, 5B – 12° 42′, 5A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους 1, 1 μιλίου ἐγκαθίσταται ἐπ᾿ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν λωρίδων τῆς κυκλοφορίας ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
107° – 287°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(4) 55° 13′, 1B – 12° 39′, 1A
(5) 55° 16′, 6B – 12° 38′, 9A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ᾿ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν λωρίδων κυκλοφορίας ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν, μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
177° – 357°

ΜΕΡΟΣ IV :

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(9) 55° 20′, 5B – 12° 39′, 4A
(10) 55° 25′, 0B – 12° 40′, 7A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας συνολικοῦ εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεως μιλίου ἐγκαθίσταται ἐπ᾿ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τὰ ἐξωτερικὰ ὅρια τῶν λωρίδων κυκλοφορίας, ἐκτείνονται μέχρι νὰ διασταυρωθοῦν μὲ τὸ ἐξωτερικὸ ὅριον τοῦ κυκλοστρεφοῦς κόμβου.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

010° – 190°

Σημείωσις :

Ὁ κυκλοστρεφὴς κόμβος ἐξυπηρετεῖ τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τῶν χειρισμῶν εἰς τὴν περιοχὴν ὅπου συναντῶνται αἱ πορεῖαι πρὸς καὶ ἐκ τῆς Βαλτικῆς, τὸ Κανάλι τοῦ Κιέλου καὶ τοῦ Sound.

14. Ἔξωθι τοῦ Φάρου Kiel.
(Ἀναφορὰ εἰς Ν. χάρτην Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 32).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ἡ ὁποία ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(1) 54° 29′, 58″ Β – 10° 18′, 31″ Α
(2) 54° 29′, 47″ Β – 10° 18′, 43″ Α
(3) 54° 39′, 01″ Β – 10° 16′, 34″ Α
(4) 54° 29′, 11″ Β – 10° 16′, 32″ Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 54° 28′, 09″ Β – 10° 17′, 34″ Α
(6) 54° 29′, 12″ Β – 10° 19′, 24″ Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 54° 29′, 39″ Β – 10° 15′, 47″ Α
(8) 54° 30′, 29″ Β – 10° 17′, 54″ Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
059° - 239°

15. Μεταξὺ Korsoer καὶ Sprogoe
('Αναφορὰ εἰς Ν. Χάρτην Δανικῆς ἐκδόσεως 143).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(1) 55° 22', 1Β - 11° 02', 6Α
(2) 55° 19', 5Β - 11° 01', 8Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(3) 55° 22', 0Β - 11° 03', 5Α
(4) 55° 20', 0Β - 11° 02', 9Α
(5) 55° 19', 4Β - 11° 03', 4Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. ἐξυπηρέτησιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(6) 55° 22', 3Β - 11° 01', 3Α
(7) 55° 21', 1Β - 11° 01', 5Α
(8) 55° 19', 6Β - 11° 01', 1Α

Σημειώσεις :
(ι) Διάπλους τοῦ διαύλου κυκλοφορίας. 'Αμέσως, νοτίως τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὑπάρχει μεγάλη πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς κυκλοφορία πορθμείων.

(ιι) Διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 D.W., συμμετέχοντα εἰς τὸ σύστημα ἀναφορᾶς καὶ θέσεως, καλύπτον τὰς προσεγγίσεις εἰς τὰς εἰσόδους τῆς Βαλτικῆς θαλάσσης θὰ ἐφαρμόζωνται τὰ κάτωθι :
Μὲ τὴν λῆψη τῆς ἀνακοινώσεως εἰσόδου, τὰ πρὸς ἀνατολὰς καὶ δυσμὰς προοριζόμενα πορθμεῖα θὰ προσπαθοῦν νὰ ναυσιπλοοῦν κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὁ κίνδυνος συγκρούσεως ὅσο τὸ δυνατόν, ἄνευ εἰδοποιήσεως.
'Εὰν ὅμως ὑφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, θὰ ἐφαρμόζονται οἱ Διεθνεῖς Κανονισμοὶ πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως ἐν θαλάσσῃ.

Β. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑ·Ι·ΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. Ἔξωθι τοῦ Feistein
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2281).
('Ημερομηνία ἐκδόσεως 1973. Εὐρωπαϊκὸν ἐπίπεδον).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 58° 43', 0Β - 5° 11', 0Α
(2) 58° 32', 0Β - 5° 05', 0Α
(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
015° — 195°

2. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΟΤΑΜΟΝ ΕΛΒΑΝ
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας Γερμανίας 44 καὶ 49).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.
(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 54° 00' 00' Β — 8' 05' 28''Α
(2) 54° 00' 00''Β — 8' 07' 09''Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(3) 54° 00' 00''Β — 8° 07' 09''Α
(4) 53° 59' 57''Β — 8° 13' 22''Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ξένης γραμμῆς-διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(5) 53° 58' 00''Β — 8° 05' 28''Α
(6) 53° 59' 23''Β — 8° 13' 34''Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κετεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(7) 54° 01' 51''Β — 8° 05' 28''Α
(8) 54° 01' 58''Β — 8° 13' 54''Α
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
091° — 271°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TERSCELLING καὶ τοῦ GERMAN BIGHT
('Αναφορὰ εἰς ν. Χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1405, 1875, 2593 καὶ 3761, Γερμανικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 50 καὶ 53 καὶ 'Ολλανδικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 1352 καὶ 1353).
Περιγραχὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(1) 53° 48', 7Β — 6° 23', 7Α
(2) 53° 56', 6Β — 7° 39', 7Α
(3) 53° 54', 8Β — 7° 42', 1Α
(4) 53° 46', 7Β — 6° 23', 8Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(5) 53° 47', 7Β — 6° 23', 8Α
(6) 53° 47', 5Β — 6° 22', 1Α
(7) 53° 47', 2Β — 6° 20', 4Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(8) 53° 29', 7Β — 4° 44', 9Α
(9) 53° 49' 2Β — 6° 20', 4Α
(10) 53° 46', 1Β — 6° 20', 5Α
(11) 53° 27', 8Β — 4° 46', 2Α

(2) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(12) 53° 50', 2Β — 7° 36', 2Α
(13) 53° 52', 2Β — 6° 20', 5Α
(14) 53° 32', 4Β — 4° 42', 8Α

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(15) 53° 25', 1Β — 4° 49', 2Α
(16) 53° 43', 6Β — 6° 23', 9Α
(17) 53° 54', 7Β — 7° 42', 1Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
072° — 252° καὶ
077° — 257°
Περιοχὴ προφυλάξεως :
Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ὡς κατωτέρω, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 54° 02', 4Β — 7° 38', 2Α
(19) 53° 52', 0Β — 7° 47', 4Α
(20) 53° 52', 0Β — 7° 45', 6Α
(21) 54° 01', 7Β — 7° 33', 0Α

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημείωσις :

Αἱ ζῶναι διαχωρισμοῦ αὐτοῦ τοῦ συστήματος συνδέονται διὰ γραμμῆς διαχωρισμοῦ διὰ νὰ δεικνύουν τὴν περιοχήν, ὅπου εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ παρατηρηθεῖ συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας.

Εἰδικαὶ διατάξεις :

Συνιστᾶται ὅπως τὸ παρὸν σύστημα μὴ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων κατηγοριῶν πλοίων 10.000 κοχ καὶ ἄνω.

(1) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδῆ τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὸ Προσάρτημα Ι, Παραρτήματος Ι, τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973, ἐξαιρουμένων τῶν (CASOLINES τῶν JET FUELS καὶ τῶν μεταφερόντων NAPHTHA, ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω Δ. Σύμβαση καὶ

(ιι) Πλοίων μεταφερόντων χύδην ὑγρὰ φορτία ταξινομημένα εἰς κατηγορία Α καὶ Β ἀναφερόμεναι εἰς τὰ προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω πλοῖα συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τῆς διπλῆς κατευθύνσεως θαλασσία ὁδὸ διὰ δεξαμενόπλοια ἀπὸ τὸ «NORTH HINDER TO THE GERMAN BYGHT» καὶ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEI WESTERN APPROACH».

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ RIVER JADE.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας : Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1405, 1875, 2393 καὶ 3761 Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Γερμανίας 50 καὶ 53 καὶ Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας Ὀλλανδίας 1352 καὶ 1353.

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 08', 2Β — 7° 30', 2Α
(2) 54° 02', 1Β — 7° 36', 5Α
(3) 54° 01', 9Β — 7° 34', 8Α
(4) 54° 08', 2Β — 7° 27', 5Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 54° 02', 4Β — 7° 38', 1Α
(6) 34° 08', 3Β — 7° 32', 8Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 54° 08' 2Β — 7° 24', 6Α
(8) 54° 01', 7Β — 7° 33', 0Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
144° — 330°

Σημείωσις :

Περιοχὴ προφυλάξεως κεῖται πρὸς Ν. τοῦ συστήματος (Βλέπε τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας «ἔξωθι τοῦ TERSHELLING καὶ στὸ GERMAN BIGTH»).

5. ΦΑΡΟΠΛΟΙΟ DEUTCHE BUCHT ΔΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1405 καὶ Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50, 53 καὶ 87).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 10' 31''Β — 6° 22' 30''Α
(2) 54° 11' 07''Β — 7° 20' 42''Α
(3) 54° 10' 09''Β — 7° 21' 58''Α
(4) 54° 09' 31''Β — 6° 22' 30''Α

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 54° 10' 01''Β — 6° 22' 30''Α
(6) 54° 10' 00''Β — 6° 20' 40''Α
(7) 54° 09' 53''Β — 6° 19' 06''Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 54° 08' 58''Β — 6° 01' 20''Α
(9) 54° 10' 23''Β — 6° 19 05''Α
(10) 54° 09' 22''Β — 6° 10' 05''Α
(11) 54° 08' 00''Β — 6° 01' 54''Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 54° 13' 06''Β — 7° 13' 06''Α
(13) 54° 12' 30''Β — 6° 20' 36''Α
(14) 54° 10' 54''Β — 6° 20' 36''Α

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 54° 06' 06''Β — 6° 03' 00''Α
(16) 54° 07' 30''Β — 6° 20' 54''Α
(17) 54° 08' 11''Β — 7° 24' 36''Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
082° — 262° καὶ
089° — 269°

Σημείωσις :

Αἱ ζῶναι διαχωρισμοῦ αὐτοῦ τοῦ συστήματος συνδέονται διὰ γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ δεικνύουν τὴν περιοχὴν ὅπου εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ παρατηρηθῇ συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας.

Ἐλάχιστον βύθισμα

Ἡ περιοχὴ ἡ ὁριζομένη διὰ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ γεωγραφικὰ σημεῖα τῶν ἀνωτέρω παραγράφων (δ) καὶ (ε), ἔχει καταμετρηθεῖ εἰς ἕν ἐλάχιστον βάθος τῶν 30 μέτρων εἰς τὸ Φ.Δ.Π. τὸ 1972.

Πρέπει ἐπίσης νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἡ σημείωσις ἡ ὁποία ἀναφέρεται εἰς τὴν «θαλασσία ὁδὸ μεγάλων βαθῶν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER εἰς τοὺς TW/1 καὶ TW/2 φωτοσημαντῆρας μέσω τοῦ S2 φωτοσημαντῆρος» καὶ εἰς τὴν «θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλων βαθῶν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER εἰς τοὺς TW/1 καὶ TW/2 φωτοσημαντῆρες μέσω τοῦ φωτοσημαντῆρος DR 1».

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TEXEL

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 191, 1405, 2322 καὶ 2593, Ὀλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1057, 1350, 1352 καὶ 1452.

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 53° 02', 2Β — 4° 18', 3Α
(2) 53° 06', 0Β — 4° 22', 7Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
032° — 212°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ἀκτὴν ὁρίου, τοῦ συστήματος τοῦ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Εἰδικὲς διατάξεις :

Συνιστᾶται ὅπως τὸ παρὸν σύστημα μὴ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων πλοίων 10.000 κ.ο.χ. καὶ ἄνω :

(ι) Δεξαμενοπλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδῆ τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὸ Προσάρτημα Ι παράρτημα Ι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ πλοίων (MARPOL) 1973, ἐξαιρουμένων τῶν CASOLINES, JET FUELS) καὶ πλοίων μεταφερόντων NAPHTH, ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω Δ. Σύμβαση καὶ

(ιι) Πλοίων μεταφερόντων χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα εἰς κατηγορίας Α καὶ Β ἀναφερομένας εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ τοῦ Παραρτήματος ΙΙ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴ Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Τὰ ἀνωτέρω συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσία ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ δεξαμενόπλοια ἀπὸ τὸ «NORTH HINDER TO THE GERMAN BIGTH» καὶ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGTHVESSEL WESTERN APPROACH».

7. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ HOOK OF HOLLAND

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 122, 'Ολλανδικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 1449, 1349 καὶ 1350).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ HOOK OF HOLLAND ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Εἰς τὸ GOEREE

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 51° 59', 3B — 3° 46', 7A
(2) 51° 58', 8B — 3° 46', 9A
(3) 51° 57', 3B — 3° 39', 1A
(4) 51° 56', 5B — 3° 34', 5A
(5) 51° 57', 5B — 3° 34', 0A
(6) 51° 58', 3B — 3° 38', 7A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 52° 00', 7B — 3° 46', 0A
(8) 51° 59', 2B — 3° 33', 3A

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 51° 54', 6B — 3° 35', 4A
(10) 51° 55', 8B — 3° 39', 8A
(11) 51° 57', 3B — 3° 47', 6A

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Βορείως τοῦ εἴσπλου εἰς τὴν θαλασσία ὁδὸ παρὰ τὸ ROTTERDAM

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(12) 52° 06', 6B — 3° 55', 9A
(13) 52° 03', 7B — 3° 54', 8A

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (α) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(14) 52° 07', 2B — 3° 52', 0A
(15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(16) 52° 06', 2B — 3° 58', 0A
(17) 52° 03', 3B — 3° 58', 0A

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου (γ) καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 52° 05', 6B — 4° 03', 0A
(19) 52° 02', 7B — 4° 02', 0A

Περιοχὴ προφυλάξεως :

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἐγκαθίσταται ἔξωθι τῆς εἰσόδου τῆς θαλασσίας ὁδοῦ πρὸς ROTTERDAM.

'Η περιοχὴ αὐτή, ὁρίζεται ὑπὸ εὐθείας ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 52° 04', 3B — 3° 50', 8A
(19) 52° 02', 7B— 4° 50', 8A
(20) NORTH MOLE LIGHT
(21) SOUTH MOLE HEAD LIGHT

ἐκεῖθεν κατὰ μῆκος τοῦ SOUTH MOLE εἰς τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον :

(22) 51° 57', 7B — 4° 00', 6A

καὶ περαιτέρω σύνδεσις τῶν γεωγραφικῶν σημείων (11), (7) καὶ (15).

(β) Τὸ κεντρικὸν σημεῖον τῆς περιοχῆς προφυλάξεως εὑρίσκεται εἰς τὸ ἀκόλουθο γεωγραφικὸ σημεῖο :

(23) 52° 01', 2B — 3° 53', 6A

Τὸ σημεῖον τοῦτο ἑνοῦται μετὰ τῆς παρούσης θέσεως τοῦ σημαντῆρος «MAAS CENTER».

Σημείωσις :

Προφύλαξη :

(1) Οἱοδήποτε πλοῖο τὸ ὁποῖο δὲν ὑποχρεοῦται νὰ ἀκολουθήση τὴν θαλασσία ὁδὸ μεγάλου βάθους, συνιστᾶται, ὅπως ἀποφεύγῃ, κατὰ τὸν πρακτικότερον τρόπον, νὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν περιοχὴν ἡμίσεος μιλίου πέριξ τοῦ σημαντῆρος «MAAS CENTER».

(2) Ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως θὰ φυλάττουν τὴν ἀνωτέρω κυκλικὴν περιοχὴν εἰς τὴν ἀριστεράν τους πλευρά, ἐκτὸς ἂν τὸ διατιθέμενο βάθος ὕδατος, ἡ πυκνότης τῆς κυκλοφορίας, ἡ πλοήγηση ἢ οἱ καιρικὲς συνθῆκες ἐπιβάλλουν διάφορον λύσιν.

8. ΕΙΣ ΤΟ ΒΟΡΕΙΟΝ HINDER.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ ναυαρχείου 2406 καὶ 'Ολλανδικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 1349).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 51° 49', 1B — 2° 45', 8A
(2) 51° 48', 0B — 2° 39', 4A

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 51° 58', 0B — 2° 39', 4A
(4) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A

(γ)Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου,ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(5) 51° 47', 2B — 2° 34', 5A
(6) 51° 47', 0B — 2° 33', 0A
(7) 51° 28', 0B — 2° 07', 1A

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 51° 53', 6B — 2° 43', 8A
(9) 51° 51', 2B — 2° 28', 5A
(10) 51° 30', 4B — 2° 00', 0A

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(11) 51° 44′, 5Β — 2° 43′, 8Α
(12) 51° 42′, 3Β — 2° 36′, 2Α
(13) 51° 39′, 7Β — 2° 31′, 2Α
(14) 51° 22′, 8Β — 2° 12′, 4Α

Σημείωσις :

Αἱ ζῶναι διαχωρισμοῦ τοῦ συστήματος αὐτοῦ συνδέονται διὰ μιᾶς διαχωριστικῆς γραμμῆς, δεικνύουσα τὴν περιοχήν, ὅπου εἶναι ἐνδεχόμενο νὰ παρατηρηθῆ, συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας.

9. ΕΙΣ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟΝ HINDER

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1895, καὶ Βελγικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας «VLAAMSE BANKEN».

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 51° 22′, 0Β — 2° 42′, 7Α
(2) 51° 22′, 0Β — 2° 37′, 0Α
(3) 51° 22′, 5Β — 2° 30′, 0Α
(4) 51° 19′, 2Β — 2° 16′, 7Α

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 51° 19′, 2Β — 2° 16′, 7Α
(6) 51° 20′, 8Β — 2° 11′, 0Α
(7) 51° 19′, 6Β — 2° 10′; 1Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφομένη εἰς παραγράφους (α) καὶ (β) ἀνωτέρω καὶ μία γραμμὴ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(8) 51° 23′, 0Β — 2° 42′, 7Α
(9) 51° 23′, 0Β — 2° 37′, 0Α
(10) 51° 23′, 5Β — 2° 30′, 0Α
(11) 51° 22′, 6Β — 2° 26′, 5Α
(12) 51° 21′, 3Β — 2° 17′, 7Α
(13) 51° 22′, 8Β — 2° 12′, 4Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ, περιγραφόμενη εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α) καὶ (β) καὶ μία γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(14) 51° 21′, 2Β — 2° 42′, 7Α
(15) 51° 21′, 2Β — 2° 37′, 7Α
(16) 51° 21′, 5Β — 2° 31′, 2Α
(17) 51° 20′, 0Β — 2° 24′, 6Α
(18) 51° 12′, 5Β — 2° 05′, 0Α

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἠπειρωτικῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ νοτίου ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

10. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΑ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΑ ΥΔΑΤΑ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406, 1598, 1895 καὶ 2451).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 51° 28′, 0Β — 2° 07′, 1Α
(2) 51° 25′, 4Β — 2° 03′, 7Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 51° 25′, 4Β — 2° 03′, 7Α
(4) 51° 23′, 7Β — 2° 01′, 5Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(5) 51° 23′, 7Β — 2° 01′, 5Α
(6) 51° 16′, 5Β — 2° 52′, 4Α

(δ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 51° 16′, 5Β — 1° 52′, 4Α
(8) 51° 06′, 2Β — 1° 38′, 2Α

(ε) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(9) 51° 06′, 1Β — 1° 38′, 2Α
(10) 50° 57′, 2Β — 1° 23′, 6Α

(στ) Φυσικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ σχηματίζεται ἀπὸ τὸ THE RIDGE ἢ τὸ LE COLBART.

(ζ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(11) 50° 48′, 9Β — 1° 16′, 2Α
(12) 50° 37′, 9Β — 0° 57′, 8Α
(13) 50° 33′, 7Β — 0° 57′, 8Α

(η) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(14) 50° 33′, 0Β — 0° 59′, 0Α
(15) 50° 34′, 4Β — 0° 56′, 7Α
(16) 50° 28′, 8Β — 0° 00′, 0Α
(17) 50° 25′, 0Β — 0° 00′, 0Α

(θ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 51° 30′, 4Β — 2° 00′, 0Α
(19) 51° 23′, 0Β — 1° 50′, 0Α
(20) 51° 14′, 1Β — 1° 44′, 1Α
(21) 51° 06′, 9Β — 1′ 31′, 0Α
(22) 50° 57′, 3Β — 1° 12′, 2Α

(ι) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΝΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (θ), συνεχίζεται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων στὰς ἀνωτέρω παραγράφους (στ), (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(23) 50° 57′, 3Β — 1° 12′, 2Α
(24) 50° 52′, 0Β — 1° 02′, 2Α
(25) 50° 36′, 8Β — 0° 27′, 4Α
(26) 50° 34′, 7Β — 0° 00′, 0
(27) 50° 37′, 7Β — 1° 21′, 0Α
(28) 50° 26′, 0Β — 0° 58′, 8Α
(29) 50° 12′, 0Β — 0° 00′, 0

(ια) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῶν περιγραφομένων εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (ζ) καὶ (η) καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνολικοῦ εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁριζομένη ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων.

(ιβ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ποὺ περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (ια) συνεχίζεται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται στὶς ἀνωτέρω παραγράφους (α), (β), (γ), (δ), (ε) καὶ (στ) καὶ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(30) 51° 22', 8Β — 2° 12', 4Α
(31) 51° 12', 5Β — 2° 05', 0Α
(32) 51° 06', 4Β — 1° 49', 0Α
(33) 50° 53', 6Β — 1° 30', 8Α
(34) 50° 44', 5Β — 1° 27', 0Α
(35) 50° 37', 7Β — 1° 21', 0Α

(ιγ) Θαλασσία ὁδὸς μεγ. βάθους σχηματίζουσα μέρος τῆς πρὸς ΒΔ κατευθυνομένης λωρίδος κυκλοφορίας, μεταξὺ τοῦ ΒΔ ἄκρου τοῦ SANDETTIE BANK καὶ τῆς ζώνης - γραμμῆς διαχωρισμοῦ περιγραφομένη εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους (γ) καὶ (δ), ἔχει ἐγκατασταθεῖ, μεταξὺ τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους τῶν 51° 10', 3Β καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 51° 23', 4Β — 2° 02', 2Α
(2) 51° 22', 3Β — 2° 05', 8Α
(3) 51° 18', 4Β — 2° 04', 8Α

Ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν, χαρακτηρίζονται ὡς ζῶναι ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους, σχηματίζουσα μέρος τῆς ΒΑ κατευθυνομένης λωρίδος κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται εἰς τὸ ΒΔ τοῦ SANDETTIE BANK. Οἱ πλοίαρχοι μελετῶντας τὴν χρησιμότητα αὐτῆς τῆς ὁδοῦ, ὀφείλουν νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὴν ἐγγύτητα τῆς κυκλοφορίας, χρησιμοποιῶντας τὴν πρὸς τὰ ΝΔ κατευθυνόμενη λωρίδα κυκλοφορίας.

2. Ἡ κυρία λωρίδα κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΑ κατεύθυνσιν κεῖται εἰς τὰ ΝΑ τοῦ SANDETTIE BANK καὶ θὰ ἀκολουθεῖται ἀπὸ τὰ πλοῖα ὅλα, ποὺ δύνανται ἀσφαλῶς νὰ πλέουν, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψει τὸ ἀντίστοιχο βύθισμά της.

3. Εἰς τὴν περιοχὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους, Α τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ, τὰ πλοῖα συνιστᾶται ν' ἀποφεύγουν τὸ προσπέρασμα ἀλλήλων.

(ιι) Ἄξιον ἰδιαιτέρας μνείας τυγχάνει, ὅπως τὰ πλοῖα ποὺ διέρχονται διὰ μέσου τοῦ Στενοῦ τοῦ DOVER νὰ ἀκροῶνται εἰς τὰς καταλλήλους ἐκπομπὰς VHF τῆς Ὑπηρεσίας Πληροφοριῶν Ναυσιπλοΐας τοῦ Διαύλου, ἡ ὁποία παρέχει πληροφορίας ἀφορῶσας τὰς ἐπικρατούσας συνθήκας κυκλοφορίας, ναυσιπλοΐας καὶ ὁρατότητος ἐντὸς τοῦ Στενοῦ.

11. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LIZARD

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 50', 7Β — 5° 00', 7Δ
(2) 49° 48', 6Β — 5° 19', 1Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
080° — 260°

Σημείωσις :

Ἔμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Β' ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς ἀκτῆς

12. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ LANDEND, ΜΕΤΑΞΥ SEVEN STONES ΚΑΙ LONGSHIPS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτη Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2565)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 54', 0Β — 5° 57', 3Δ
(2) 50° 08', 0Β — 5° 57', 3Δ

Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
000° — 180°

Σημείωσις :

Ἔμφορτα δεξαμενόπλοια, θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς Ἀκτῆς καὶ μεταξὺ τοῦ Δυτικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLY ISLES.

13. ΝΟΤΙΩΣ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 καὶ 2649)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους 2 μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 43', 4Β — 6° 15', 8Α
(2) 49° 43', 4Β — 6° 34', 4Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμ0.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
090° — 270°

Σημείωσις :

Ἔμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει νὰ ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Β ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLI ISLES.

14. ΔΥΤΙΚΩΣ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ SCILLY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1123 καὶ 2649)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 51', 9Β — 6° 41', 4Α
(2) 50° 01', 6Β — 6° 37', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
016° — 196°

Σημείωσις :

Ἔμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῶν SCILLY ISLES.

15. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SMALLS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1478).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 51° 39', 1Β — 5° 52', 1Δ
(2) 51° 50', 7Β — 5° 46', 8Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
016° — 196°

16. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CHICKEN ROCK, CALF OF MAN

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου 45).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 53° 55', 5Β — 4° 52', 9Δ
(2) 53° 57', 9Β — 5° 00', 3Δ
(3) 54° 02', 8Β — 5° 02', 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
298° — 118° καὶ
349° — 169°

17. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ SKERRIES

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1977)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 53° 22', 8Β — 4° 52', 0Δ
(2) 53° 31', 3Β — 4° 41', 7Δ
(3) 53° 32', 1Β — 4° 31', 6Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
036° — 216° καὶ
083° — 263°

Σημείωσις :
Ἔμφορτα δεξαμενόπλοια θὰ πρέπει ν' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴ μεταξὺ τοῦ Ν. 'Ανατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος καὶ τῆς 'Ακτῆς.

18. ΕΙΣ ΤΟ NORTH CHANNEL

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2724)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 55° 15', 3Β — 5° 55', 4Δ
(2) 55° 22', 8Β — 6° 04', 6Δ
(3) 55° 24', 0Β — 6° 15', 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
326° — 146° καὶ
282° — 102°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.
Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων τοῦ συτήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς πλησίον ἀκτῆς χαρακτηρίζονται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

19. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ TUSKAR ROCK

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1410)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 52° 14', 0Β — 6° 00', 8Δ
(2) 52° 08', 5Β — 6° 03', 8Δ
(3) 52° 04', 7Β — 6° 11', 5Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ :

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
051° — 231° καὶ
018° — 198°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.
'Η περιοχὴ μεταξὺ τοῦ TUSKAR ROCK καὶ τοῦ πρὸς τὴν ἀκτὴν ὁρίου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

20. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ FASTNER ROCK

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2424)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 52° 20', 0Β — 9° 25', 8Δ
(2) 51° 18', 2Β — 9° 35', 2Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
073° — 253°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.
'Η περιοχὴ μεταξὺ τοῦ FAST NET ROCK καὶ τοῦ πρὸς τὴν ἀκτὴν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

21. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ CASQUETS

('Αναφορὰ ν. χάρτη Γαλλίας 878, ἔκδοσις Νο 6, Δεκέμβριος 1953)

Σημείωσις :

'Ο ἀνωτέρω χάρτης εἶναι ἐπὶ τοῦ Τοπικοῦ Γεωδετικοῦ 'Επιπέδου. Τὰ γεωγραφικὰ στίγματα ποὺ δίδονται κατωτέρω μποροῦν νὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὸ Εὐρωπαϊκὸ 'Επίπεδο, μὲ ἀφαίρεση 0', 10 ἀπὸ τὰ γεωγραφικὰ μήκη.
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 49° 51', 25Β — 2° 21', 25Δ
(2) 49° 46', 20Β — 2° 50', 90Δ

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους τριῶν μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(3) 49° 59', 80Β - 2° 24', 75Δ
(4) 49° 54', 75Β - 2° 54', 50Δ

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(5) 50° 06', 70Β — 2° 27', 50Δ
(6) 50° 01', 70Β — 2° 57', 57Δ

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς 'Ανατολὰς κατευθυνόμενα πλοῖα εὔρους 7 μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται εἰς τὶς ἀνωτέρω (α) καὶ (β) παραγράφους.

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰς πρὸς Δυτικὰ κατευθυνόμενα πλοῖα εὔρους 5 μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ ποὺ περιγράφονται εἰς τὶς ἀνωτέρω (β) καὶ (γ) παραγράφους.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
075° — 255°

Εἰδικαὶ διατάξεις

1. Τὰ ἀκόλουθα πλοῖα θὰ φυλάσσωνται, ὅσον εἶναι δυνατὸν εἰς τὸ Βόρειο ἥμισυ τῆς πρὸς τὰ 'Ανατολικὰ λωρίδος κυκλοφορίας.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδῆ, μνημονευόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα Ι. Παραρτήματος Ι, τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν Ρυπάνσεως ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL), 1973 μὲ ἐξαίρεση τῶν πλοίων, μεταφερόντων γκαζολίνη, τζὲτ φιούελ, καὶ νάφθα ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀνωτέρω σύμβαση ἢ

(β) Πλοῖα μεταφέροντα χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα στὰς κατηγορίας Α καὶ Β ἀναφερομένας εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ, τοῦ Παραρτήματος Ι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴ τῆς Ρυπάνσεως ὑπὸ πλοίων (MARPOL) 1973.

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῶν CASQUETS καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεαι ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

22. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ USHANT

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Γαλλίας 6680 (INT 1708), ἐκδοθεὶς τὸ 1977.

Σημείωσις :

Ὁ ἀνωτέρω χάρτης εἶναι ἐπὶ ἐπιπέδου Εὐρωπαϊκοῦ.

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ὀκτὼ μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 48° 29', 75Β — 05° 26', 50Δ
(2) 48° 35', 40Β — 05° 22', 00Δ
(3) 48° 39', 70Β — 05° 14', 00Δ

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἕξ μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(4) 48° 35', 30Β — 05° 42', 50Δ
(5) 48° 43', 20Β — 05° 36', 10Δ
(6) 48° 49', 00Β — 05° 25', 40Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται εἰς τὴν πρὸς τὴν ξηρὰ πλευρὰ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (α).

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
028° καὶ 051°

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς ΝΔ κατευθυνόμενα πλοῖα εὔρους πέντε μιλίων, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, τὰς περιγραφομένας εἰς τὰς ἀνωτέρω (α) καὶ (β) παραγράφους.
231° καὶ 208°

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα εὔρους 6 μιλίων ἐγκαθίσταται εἰς τὴν πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς θαλάσσης ζώνη διαχωρισμοῦ ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (β).

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας εἶναι :
028° καὶ 051°

Σημείωσις :

Διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρησιμοποιοῦντα τὴν εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (ε) λωρίδα κυκλοφορίας καὶ πλέοντα εἴτε εἰς τὴν πρὸς Α λωρίδα τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «ἔξωθι τῶν CASQUETS» εἰς εἰς τὸ LYME BAY, ἡ συνιστωμένη κατεύθυνση τῆς ροῆς τῆς κυκλοφορίας (051° ἀληθής) ἐκτείνεται ἀπὸ τὴν θέση 48' 53', 65Β 5°31' 10Δ ἕως τὴν θέση 49° 47', 7Β, 3° 48', 1Δ.

Εἰδικὲς διατάξεις :

1. Ἡ λωρὶς κυκλοφορίας, διὰ τὰ πρὸς ΒΑ κατευθυνόμενα πλοῖα ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (γ), δὲν θὰ χρησιμοποιεῖται ἀπὸ :

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν ἀναφερόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα Ι, Παραρτήματος Ι τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεων πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973, μὲ ἐξαίρεση τῶν πλοίων μεταφορᾶς GASOLINES JET FUELS καὶ NAPTHA μνημονευομένων εἰς τὴν ἀνωτέρω σύμβαση ἤ

(β) Πλοῖα μεταφορᾶς χύδην ὑγρῶν φορτίων, ταξινομημένα εἰς τὶς κατηγορίες Α καὶ Β, ἀναφερόμενα εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ, Παράρτημα ΙΙ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

2. Τοιαῦτα πλοῖα δύναται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν περιγραφομένη εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφον (ε) λωρίδα κυκλοφορίας μόνον ἐὰν εἶναι ἐφωδιασυένα μὲ κατάλληλο ἠλεκτρονικὴ συσκευὴ ἐξευρέσεως στίγματος. Ἐὰν δὲν εἶναι ἐφωδιασμένα, θὰ πρέπει νὰ ἀποφεύγουν τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας μὲ ὅσον τὸ δυνατὸ εὐρύτερο μέτωπο, σύμφωνα μὲ τὸν Κανόνα 10 (η) τῶν Δ. Κανονισμῶν 'Αποφυγῆς Συγκρούσεων στὴν θάλασσα τοῦ 1972. Ἡ ἀνωτέρω λωρίδα δύναται ἐπίσης νὰ χρησιμοποιηθεῖ ἀπὸ ἄλλα πλοῖα μόνον ἐὰν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ἠλεκτρονικὴ συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος.

3. Ἡ λωρὶς κυκλοφορίας, διὰ τὰ πρὸς ΝΑ κατευθυνόμενα πλοῖα, ὅπως περιγράφεται εἰς τὴν ἀνωτέρω παράγραφο (δ), μπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθεῖ ἀπὸ ὅλα τὰ πλοῖα. Ἐν τούτοις τὰ δεξαμενόπλοια ὑπὸ ἕρμα καὶ τὰ πλοῖα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὶς ἀνωτέρω παραγράφους 1 (α) καὶ (β), ὅσον εἶναι ἐφικτὸ νὰ φυλάττωνται ἐντὸς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἡμίσεως τῆς λωρίδος.

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς νήσου USHANT καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημείωσις :

Ναυσιπλοῖα ἐκτὸς τῆς ζώνης ἀκτοπλοΐας ρυθμίζεται ὑπὸ ἐθνικῶν Κανόνων.

23. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ BERLENGA

('Αναφορὰ στὸν ν. χάρτην Πορτογαλλίας Νο4 ἐκδόσεως 1966).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους τεσσάρων μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 39° 20', 0Β — 09° 50', 0Δ
(2) 38° 30', 0Β — 09° 50', 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἑκατέρας τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ

Ἡ πρὸς Β' λωρίδα κυκλοφορίας ὁρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου ἐπὶ τοῦ πρὸς Α' ὁρίου της.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
000° — 180°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

24. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE - ROCA

('Αναφορὰ στοὺς ν. χάρτες Πορτογαλλίας 'Αριθ. 4 καὶ 5 ἐκδόσεως 1966 καὶ 1964 ἀντιστοίχως).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 38° 42', 0Β — 09° 48', 3Δ
(2) 38° 47', 0Β — 09° 50', 0Δ
(3) 38° 52', 0Β — 09° 50', 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τεσσάρων μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἑκατέρας πλευρᾶς τᾶς ζώνης διαχωρισμοῦ. Ἡ πρὸς Β. λωρίδα κυκλοφορίας ὁρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐπὶ τοῦ Α' ὁρίου της.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς ροῆς τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

164° — 344°
000° — 180°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

25. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ CAPE ST. VINCENTE

('Αναφορὰ στὸν ν. χάρτη Πορτογαλλίας 'Αριθ. 13 ἐκδόσεως 1964).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 36° 49′, 0Β — 08° 56′, 5Δ
(2) 36° 51′, 0Β — 09° 02′, 7Δ
(3) 36° 55′, 9Β — 09° 10′, 5Δ
(4) 37° 00′, 0Β — 09° 12′, 0Δ.

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 36° 49′′ 0Β — 08° 56′, 5Δ
(2) 36° 51′, 0Β — 09° 02′, 7Δ
(3) 36° 55′, 9Β — 09° 10′, 5Δ
(4) 37° 00′, 0Β — 09° 12′, 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἑκατέρας πλευρᾶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ. Ἡ πρὸς ΒΔ λωρίδα κυκλοφορίας ὁρίζεται ἀπὸ ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐπὶ τοῦ πρὸς ΒΑ ὁρίου της.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

292° — 112°
308° — 128°
344° — 164°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς παρακειμένης ἀκτῆς, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

26. ΕΙΣ ΤΟ BANGO DEL HOYO

Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἱσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 35° 55′, 5Β — 6° 06′, 0Δ
(2) 35° 55′, 5Β — 6° 12′, 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 35° 58′, 2Β — 6° 06′, 0Δ
(4) 35° 58′, 2Β — 6° 12′, 0Δ

(γ) Χωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 35° 52′, 3Β — 6° 06′, 0Δ
(6) 35° 52′, 3Β — 6° 12′, 0Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

090° — 270°

Γ′ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 142 καὶ Ἱσπανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 105).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εὔρους ἡμίσεως μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 35° 58′, 8Β — 5° 25′, 7Δ
(2) 35° 56′, 0Β — 5° 36′, 5Δ
(3) 35° 56′, 0Β — 5° 45′, 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 36° 01′, 0Β — 5° 25′, 7Δ
(5) 35° 58′, 2Β — 5° 36′, 5Δ
(6) 35° 58′, 2Β — 5° 45′, 0Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 35° 52′, 3Β — 5° 45′, 0Δ
(8) 35° 53′, 6Β — 5° 36′, 5Δ
(9) 35° 56′, 6Β — 5° 25′, 7Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

090° — 270° καὶ
072° — 252°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Αἱ περιοχαὶ μεταξὺ τῶν ἐξωτερικῶν ὁρίων συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῶν ἔναντι αὐτοῦ ἀκτῶν χαρακτηρίζονται ὡς Ζῶνες ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

2. ΕΞΩΘΙ ΤΩΝ ΝΗΣΙΔΩΝ CANI (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 37° 31′, 8Β — 10° 02′, 0Α
(2) 37° 31′, 8Β — 10° 12′, 0Α

Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

090° — 270°

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΒΟΝ (ΑΚΤΗ ΤΥΝΗΣΙΑΣ)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2122)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 37° 13′, 2Β — 11° 01′, 3Α
(2) 37° 10′, 2Β — 11° 11′, 5Α

Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

290° — 110°

4. ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ (Προσέγγισις λιμένος Πειραιῶς)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1657 καὶ Ε.Υ.Υ. 140).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 37° 40′, 0Β — 23° 44′, 0Α
(2) 37° 50′, 0Β — 23° 38′, 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

335° — 155°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Σημειώσεις :

(ι) Πλοῖα ἐντὸς τῆς περιοχῆς μεταξὺ τῶν βορείων ὁρίων τοῦ συστήματος καὶ τῶν παρακειμένων ἀκτῶν τῆς ἠπειρωτικῆς γῆς καὶ τῆς νήσου Σαλαμῖνος, δέον ὅπως πλέουν μετὰ προσοχῆς, δοθέντος ὅτι ἐνδέχεται ν' ἀντιμετωπίσουν πυκνὴ κυκλοφορία, ἰδίως μικρῶν πλοίων, ἁλιευτικῶν λέμβων καὶ σκαφῶν ἀναψυχῆς ἀπὸ πᾶσα κατεύθυνσιν.

(ιι) Μεγάλα πλοῖα, κατευθυνόμενα πρὸς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὸ Στενὸ τῆς Σαλαμῖνος, δέον ὅπως ἐλαττώνουν τὴ ταχύτητά των εἰς τὴν ἐλαχίστη ἐπιτρέπουσα διακυβέρνησιν πρὶν ἢ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀντίστοιχο λωρίδα τοῦ συστήματος.

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΟΤΙΟΥΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΡΤΣ

('Αναφορὰ εἰς ν, χάρτην Σοβιετικῆς Ἑνώσεως 514)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 44° 49', 7Β — 36° 29', 0Α
(2) 45° 02', 3Β — 36° 30', 0Α
(3) 44° 49', 7Β — 36° 31', 0Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(2) 45° 02', 3Β — 36° 30', 0Α
(4) 45° 06', 8Β — 36° 30', 0Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ γραμμῆς καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 44° 49', 7Β — 36° 33', 2Α
(6) 45° 06', 8Β — 36° 30', 3Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 45° 06', 8Β — 36° 29' 7Α
(8) 44° 49' 7Β — 36° 26', 8Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
355° καὶ 185°

Δ. ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΕΙΜΕΝΑ ΥΔΑΤΑ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ BAB EL MANDEB

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1925)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα

(1) 12° 55', 6Β — 43° 12', 4Α
(2) 12° 36', 9Β — 43° 20', 2Α
(3) 12° 32', 6Β — 43° 27', 6Α
(4) 12° 33', 5Β — 43° 28', 2Α
(5) 12° 37', 5Β — 43° 21', 0Α
(6) 12° 55', 9Β — 43° 13', 7Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 12° 55', 1Β — 43° 11', 2Α
(8) 12° 35', 9Β — 43° 19', 0Α
(9) 12° 31', 3Β — 43° 26', 9Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 12° 56', 5Β — 43° 15', 0Α
(11) 12° 38', 8Β — 21° 21', 9Α
(12) 12° 34', 8Β — 43° 28', 8Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
159° — 339° καὶ
120° — 300°

Σημείωσις :

Εἰς τὸν δίαυλον μεταξὺ τῆς νήσου PERIM καὶ τῆς ἠπειρωτικῆς ἀκτῆς ἡ ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορία δύναται νὰ διεξαχθεῖ ἐξ ἀμφοτέρων τῶν διευθύνσεων.

2. ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 757, 2373, 2374 καὶ 2375).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 29° 45', 00Β — 32° 31', 70Α
(2) 29° 35', 60Β — 32° 31', 70Α
(3) 28° 29', 70Β — 33° 04', 90Α
(3) δὶς 28° 19', 00Β — 33° 11', 80Α
(4) 28° 10', 45Β — 33° 17', 90Α
(5) 27° 52', 60Β — 33° 40', 60Α
(6) 28° 11', 25Β — 33° 19', 30Α
(7) 28° 30', 00Β — 33° 05', 45Α
(8) 29° 35', 60Β — 32° 32', 35Α
(9) 29° 45', 00Β — 32° 32', 35Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 27° 52', 60Β — 33° 40', 60Α
(11) 27° 36', 85Β — 33° 55', 55Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένης ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 27° 36', 85Β — 33° 55', 55Α
(13) 27° 30', 00Β — 34° 05', 80Α
(14) 27° 30', 00Β — 34° 08', 00Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 29° 45', 00Β — 32° 30', 00Α
(16) 29° 35', 30Β — 32° 30', 00Α
(17) 28° 28', 00Β — 33° 04', 00Α
(18) 28° 09', 95Β — 33° 17', 00Α
(19) 27° 48', 40Β — 33° 43', 30Α
(20) 27° 36', 30Β — 33° 54', 80Α
(21) 27° 30', 00Β — 34° 03', 60Α

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(22) 29° 45', 00Β — 32° 34', 10Α
(23) 29° 35', 70Β — 32° 34', 10Α
(24) 28° 31', 20Β — 33° 06', 75Α
(25) 28° 11', 80Β — 33° 20', 30Α
(26) 27° 57', 40Β — 33° 37', 20Α
(27) 27° 37', 45Β — 33° 56', 20Α
(28) 27° 30', 00Β — 34° 11', 00Α

3. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟΝ ΤΟΥ HORMOUZ

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3956 ἐκδόσεως1981)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 26° 34', 6Β — 56° 21', 2Α
(2) 26° 36', 3Β — 56° 28', 1Α
(3) 26° 36', 3Β — 56° 34', 9Α
(4) 26° 29', 5Β — 56° 39', 5Α
(5) 26° 28', 5Β — 56' 37', 6Α
(6) 26° 34', 5Β — 56° 33', 6Α
(7) 26° 31', 9Β — 56° 22', 4Α
(8) 26° 31', 9Β — 56° 22', 4Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 26° 30', 1Β — 56° 23', 3Α
(10) 26° 32', 4Β — 56° 28', 9Α

(11) 26° 32', 4Β — 56° 32', 9Α
(12) 26° 27', 5Β — 56° 35', 7Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 26° 30', 6Β — 56° 41', 4Α
(14) 26° 38', 4Β — 56° 36', 2Α
(15) 26° 38', 4Β — 56° 27', 6Α
(16) 26° 36', 6Β — 56° 20', 2Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
056° — 255°
090° — 270°
149° — 329°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας :

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ MUSAMAN PENINCULA COAST καὶ τοῦ πρὸς ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΣΤΟ TUNB - FARUR

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2837)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Ὁ διαχωρισμὸς τῆς κυκλοφορίας εἰς τὴν περιοχὴν αὐτή, ἐπιτελεῖται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως λωρίδων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς μιᾶς γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 26° 22', 7Β — 55° 30', 0Α
(2) 26° 18', 7Β — 55° 07', 7Α
(3) 26° 23', 0Β — 54° 30', 0Α

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 26° 20', 6Β — 55° 30', 0Α
(5) 26° 16', 6Β — 55° 08', 0Α
(6) 26° 21', 0Β — 54° 30', 0Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
258° καὶ 278°

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ μιᾶς γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 13', 0Β — 54° 30', 0Α
(8) 26° 08', 0Β — 55° 17', 5Α
(9) 26° 11', 8Β — 55° 30', 0Α

καὶ τῆς γραμμῆς τῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(10) 26° 10', 0Β — 54° 30', 0Α
(11) 26° 05', 0Β — 55° 17', 5Α
(12) 26° 08', 8Β — 55° 30', 0Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
098° καὶ 078°

Σημείωσις :

Ἡ πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἡ ὁποία ἔχει διέλθει τὰς νήσους QUOIN θὰ προχωρεῖ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε νὰ φυλάττῃ τὰς νήσους JAZ - TUNB καὶ JAZ - FARUR εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν.

Ἡ πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας θὰ πρέπει νὰ προωθεῖται κατὰ τοιοῦτον τρόπο, ὥστε νὰ φυλάττῃ τὸ JAZ-FARUR καὶ τὸ JAZ - TUNB εἰς τὴν ἀριστερὴν πλευρὰ προκειμένου νὰ εἰσέλθῃ στὴν κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας τοῦ συστήματος στὸ Στενὸ τοῦ HORMUZ.

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ RAS - TANURA καὶ JU AYMAH

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3788 καὶ Υ.Υ.Ν. Ὠκεανογραφίας Ὑπηρεσιῶν Η.Π.Α. 62415)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ Ι

Προσέγγισις εἰς RAS - TANURA

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 27° 06' 50''Β — 50° 42' 00''Α
(2) 27° 06' 06''Β — 50° 23' 18''Α
(3) 26° 58' 00''Β — 50° 14' 00''Α
(4) 26° 57' 30''Β — 50° 14' 36''Α
(5) 27° 05' 16''Β — 50° 23' 30''Α
(6) 27° 06' 08''Β — 50° 42' 05''Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 26° 57' 45''Β — 50° 14' 12''Α
(8) 26° 56' 12''Β — 50° 12' 36''Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἑνούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 26° 56' 28''Β — 50° 12' 18''Α
(10) 26° 56' 00''Β — 50° 11' 51''Α
(11) 26° 49' 18''Β — 50° 10' 26''Β
(12) 26° 51' 09''Β — 50° 11' 17''Β
(13) 26° 55' 33''Β — 50° 12' 23''Α
(14) 26° 55' 56''Β — 50° 12' 52''Α

(δ) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 26° 49' 18''Β — 50° 10' 26''Α
(16) 26° 48' 19''Β — 50° 10' 15''Α
(17) 26° 45' 12''Β — 50° 11' 09''Β
(18) 26° 44' 26''Β — 50° 11' 28''Α
(19) 28° 43' 00''Β — 50° 11' 53''Α
(20) 26° 41' 56''Β — 50° 12' 14''Α
(21) 26° 41' 01''Β — 50° 12' 08''Α
(22) 26° 40' 52''Β — 50° 12' 06''Α

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας, διὰ τὴν πρὸς τὴν RAS - TANURA κατεύθυνσιν ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ γραμμῶν καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(23) 27° 07' 16''Β — 50° 42' 00''Α
(24) 27° 06' 28''Β — 50° 23' 00''Α
(25) 26° 56' 21''Β — 50° 11' 29''Α
(26) 26° 49' 32''Β — 50° 09' 50''Α
(27) 26° 48' 02''Β — 50° 09' 52''Α
(28) 26° 42' 02''Β — 50° 11' 42''Α
(29) 26° 40' 52''Β — 50° 11' 44''Α

(στ) Λωρὶς κυκλοφορίας, διὰ τὴν ἀπὸ RAS - TANURA ἀναχώρησιν, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(30) 26° 40' 52''Β — 50° 12' 16''Α
(31) 26° 41' 00''Β — 50° 12' 18''Α
(32) 26° 41' 37''Β — 50° 12' 22''Α
(33) 26° 42' 25''Β — 50° 12' 22''Α
(34) 26° 43' 07''Β — 50° 12' 07''Β
(35) 26° 44' 17''Β — 50° 11' 42''Α
(36) 26° 47' 23''Β — 50° 10' 57''Α
(37) 26° 48' 16''Β — 50° 10' 42''Α
(38) 26° 50' 54''Β — 50° 11' 36''Α
(39) 26° 55' 07''Β — 50° 13' 02''Α
(40) 26° 55' 32''Β — 50° 13' 08''Β
(41) 27° 04' 51''Β — 50° 42' 06''Α
(42) 27° 05' 34''Β — 50° 42' 06''Α

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Προσέγγισις εἰς τὴν JU AYMAH

(ζ) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, διὰ τὴν πρὸς τὴν JY AYMAH κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(43) 26° 57' 36''Β — 50° 12' 48''Α
(44) 26° 59' 00''Β — 50° 11' 18''Α

ΜΕΡΟΣ III

Ἀναχώρησις ἀπὸ τὴν JU AYMAH

(η) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους δύο μιλίων, διὰ τὴν κατεύθυνσιν ἀναχωρήσεως τῆς κυκλοφορίας ἀπὸ τὴν JU AYMAH, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(45) 27° 01′ 24″Β — 50° 09′ 12″Α
(46) 27° 11′ 30″Β — 50° 11′ 45″Α

6. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ RAS AL HADD

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2851 ἔκδοση 1952 διορθωθεῖσα τὸ 1979).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους τριῶν μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 22° 37′, 0Β — 59° 56′, 8Α
(2) 22° 31′, 2Β — 60° 02′, 2Α
(3) 22° 23′, 8Α — 60° 02′, 3Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας εὔρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεῖα :

(4) 22° 34′, 7Β — 59° 53′, 9Α
(5) 22° 29′, 9Β — 59° 58′, 5Α
(6) 22° 23′, 8Β — 59° 58′, 5Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Β κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας εὔρους τεσσάρων μιλίων ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεῖα γεωγραφικά :

(7) 22° 23′, 8Β — 60° 08′, 2Α
(8) 22° 33′, 3Β — 60° 08′, 2Α
(9) 22° 40′, 7Β — 60° 01′, 2Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
139° — 319 καὶ
180° — 360°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κατευθύνσεως

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ξηρᾶς καὶ τῆς πρὸς τὴν ξηρὰ ζώνης διαχωρισμοῦ χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

7. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ DONDRA HEAD SRI LANKA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 3265)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 05° 51, 30′Β — 80° 34, 50′Α
(2) 05° 51, 00′Β — 80° 35, 66′Α
(3) 05° 51, 30′Β — 80° 38, 66′Α

(β) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους τριῶν μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(4) 05° 45, 70′Β — 80° 32, 50′Α
(5) 05° 45, 50′Β — 80° 35, 66′Α
(6) 05° 45, 70′Β — 80° 38, 66′Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Δ κατευθυνόμενα πλοῖα, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ αἱ ὁποῖαι περιγράφονται στὴν παράγραφο (α) καὶ (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
265° καὶ 275°

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὰ πρὸς Α κατεύθυνσιν πλοῖα, εὔρους τριῶν μιλίων, ἐγκαθίσταται πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὴν παράγραφον (β) ἀνωτέρω.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
095° καὶ 085°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ DONDRA HEAD καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν τοῦ ὁρίου συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ε′ ΝΟΤΙΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΟΥΝΤΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΜΑΛΑΚΑ ΚΑΙ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

Ι. Ὁρισμοὶ

Διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τῶν κανόνων αὐτῶν ἐφαρμόζονται οἱ κάτωθι κανονισμοί :

1. Πλοῖο βυθίσματος 15 μέτρων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται ὡς πλοῖο «μεγάλου βυθίσματος» (Deep Draught Vessel).

2. Δεξαμενόπλοιο 150.000 τόννων καὶ ἄνω θὰ θεωρεῖται πολὺ μεγάλου μήκους πλοῖο μεταφορᾶς (Very large crude Carrier) (VICC).

Σημείωσις :

Οἱ ἀνωτέρω ὁρισμοὶ δὲν δεσμεύουν τὸν ὁρισμὸν τοῦ ἐμποδιζομένου ἀπὸ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου (Vessel contrained by her draught) περιγραφομένου εἰς τὸν Κανόνα 3 τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς ἀποφυγὴν Συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1972.

ΙΙ. Γενικαὶ Διατάξεις :

1. Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος καὶ πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους θὰ ἐπιτρέπεται ἐφ' ὅσον ὑφίστανται τουλάχιστον 3,5 μέτρα κάτωθεν τῆς τρόπιδός των (Under - Keel Clearance UKC) νὰ διέρχωνται οἱανδήποτε χρονικὴν στιγμὴν ὅλην τὴν διάβασιν διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης καὶ θὰ λαμβάνουν ἐπίσης ὅλας τὰς ἀναγκαίας προφυλάξεις εἰδικώτερα ὅταν πλέουν διὰ μέσου τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

2. Οἱ Πλοίαρχοι τοῦ μεγάλου βυθίσματος πλοίων καὶ τῶν τοιούτων μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν θὰ ἔχουν ἐξαιρετικὰ ἐντεταμένη τὴν προσοχή των εἰς ἐμπόδια καὶ ἐν γένει κινδύνους ὅταν ἀποφασίσουν νὰ διέλθουν διὰ μέσου τῶν Στενῶν.

3. Ὅλα τὰ μεγάλου βυθίσματος καὶ τὰ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τῶν Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ὑπηρεσία τῆς πλοηγήσεως τῶ ἀντιστοίχων χωρῶν ἐφ' ὅσον διατίθενται.

Κανόνες :

Κανὼν 1.

(α) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος θὰ χρησιμοποιοῦν τὴν χαρακτηριζόμενη ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν (D.W.R.) μεταξὺ τῶν θέσεων 01° 09′ 57″Β — 103° 40′ 17″Α καὶ 01° 02′ 58″Β 103° 39′ 06″Α.

Τὰ ἄλλα πλοῖα θὰ πρέπει ὅσο εἶναι δυνατὸν ν' ἀποφεύγουν τὴν ὁδὸ τῶν Μεγάλων Βαθῶν.

(β) Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακαλοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν Ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν μεταξ τοῦ BUFFALO ROOK καὶ τοῦ BATU BERHANTI.

Κανὼν 2.

Πλοῖα μεγάλου βυθίσματος ναυσιπλοοῦντα εἰς τὴν Ὁδὸ Μεγάλων Βαθῶν θ' ἀποφεύγουν ὅσο εἶναι δυνατὸν τὸ προσπέρασμα (OVER TAKING) καὶ θὰ τηροῦν τὰς λογικὰς ἀποστάσεις δι' εὐχέρειαν χειρισμῶν.

Κανὼν 3.

Ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα ἐντὸς τοῦ Συστήματος Διαχωρισμοῦ τῆς Κυκλοφορίας θὰ πλέουν εἰς τὴν κατάλληλον λωρίδαν κυκλοφορίας, πρὸς τὴν γενικὴν κατεύθυνσιν τῆς ροῆς αὐτῆς καὶ θὰ διατηροῦν σταθερὴν πλεύσιν ὡς συνιστᾶται εἰς τοὺς Κανονισμοὺς Ἀσφαλείας τῆς Ναυσιπλοΐας.

Κανὼν 4.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπειγούσης ἀνάγκης ἀτυχήματος ἑνὸς πλοίου εἰς τὴν λωρίδα κυκλοφορίας θὰ ἐγκαταλείψη ὅσον εἶναι δυνατὸν καὶ ἀσφαλὲς τὴν ἀνωτέρω λωρίδα μετατιθέμενον εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν.

Κανὼν 5 :

Πλοῖα πλέοντα πρὸς Δ., ὅταν προσεγγίζουν εἰς τὸ RAFFLES LIGHT HOUSE τοῦ στενοῦ τῆς Σιγκαπούρης θὰ πλέουν μὲ κάθε δυνατὴ προφύλαξη, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τὰς τοπικὰς ἐγκατεστημένας καὶ καθιερωμένας σημάνσεις καὶ θὰ δίδουν προτεραιότητα σὲ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος προσεγγίζοντα στὸ SINGLE BUOY MOORING (σὲ περίπου στίγμα 1° 11' 22''Β καὶ 103° 47' 30''Α ἀπὸ τὸ PHILLIP CHANNEL).

Κανὼν 6.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος παρακαλοῦνται συμβουλευτικῶς νὰ πλέουν μὲ ταχύτητα μέχρι 12 κόμβους.

Κανὼν 7.

Ἅπαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν στὸ Σύστημα Διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας θὰ διατηροῦν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν μίαν συνεχῆ ἀσφαλῆ ταχύτηταν δι' ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν, θὰ πλέουν μὲ προφύλαξιν καὶ θὰ διατηροῦν τὸν ὑπέρτατο βαθμὸ ἑτοιμότητος διὰ τυχὸν ἑλιγμούς.

Κανὼν 8.

Πλοῖα πολὺ μεγάλου μήκους μεταφορᾶς πετρελαιοειδῶν καὶ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος πλέοντα στὰ στενὰ τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης παρακαλοῦνται νὰ συμμετέχουν στὸ ὑφιστάμενο ἐθελοντικὸ σύστημα ἀναφορᾶς τῶν πλοίων.

Ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο, τὰ ἀνωτέρω πλοῖα θὰ ἀναγγέλουν 8 ὥρες πρὸ τῆς εἰσόδου των εἰς τὰ Στενὰ καὶ εἰς τὰ Συστήματα Διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας τῶν Στενῶν τὸ ὄνομά τους, τὸ νεκρὸ βάρος, τὸ βύθισμα, ταχύτητα καὶ τὰς ὥρας διαβάσεις τοῦ ONE FATHOM BANK LIGHTHOUSE BAFFLES LIGHTHOUSE AND HORSBURGH LIGHTHOUSE. Τὰ δυσκόλως χειρίζοντα καὶ δυσκίνητα ρυμουλκά, θὰ πρέπει νὰ δίδουν τὸν τόπο, τὸ μῆκος καὶ τὴν ταχύτητά τους, καθὼς καὶ τὶς ὧρες ποὺ θὰ διέρχονται ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀναφερομένας περιοχάς.

Κανὼν 9.

Ἅπαντα τὰ πλοῖα ποὺ πλέουν εἰς τὰ Στενὰ τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης ἀπαιτεῖται ν' ἀναφέρουν διοτηλεγραφικῶνς στὴν πλησιεστέρα Ἀρχὴ τῆς ξηρᾶς τυχὸν ζημία ἢ κακὴ λειτουργία τῶν βοηθημάτων τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰ Στενά, ἢ ἐκτὸς τῶν Στενῶν.

Κανὼν 10.

Κράτη τῶν ὁποίων τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα, Πλοιοκτῆται καὶ χειρισταὶ ὀφείλουν νὰ ἔχουν ἐφωδιασμένα τὰ πλοῖα τους σύφωνα μὲ τὰς καταλλήλους διεθνεῖς συμβάσεις καὶ συστάσεις.

III. Προειδοποίησις :

Προειδοποιοῦνται οἱ ναυτιλλόμενοι ὅτι ἡ τοπικὴ κυκλοφορία ἡ ὁποία δυνατὸν νὰ μὴν εἶναι ἐνήμερη ἐπὶ τῶν διεθνῶς συμπεφωνημένων κανονισμῶν μπορεῖ νὰ συσαντᾶται ἐντὸς καὶ πλησίον τῶν συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ θὰ πρέπει νὰ ληφθεῖ πᾶσα προφύλαξη ἡ ὁποία μπορεῖ νὰ ἀπαιτηθεῖ ἀπὸ τὴν κοινὴ πρακτικὴ τῶν ναυτιλλομένων ἢ ἀπὸ τὶς εἰδικὲς συνθῆκες περιπτώσεως.

2. ΕΙΣ ΤΟ ONE FATHOM BANK

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622Β)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 03° 00', 7Β — 100° 47', 4Α
(2) 02° 53', 7Β — 100° 55', 8Α
(3) 02° 49', 5Β — 100° 59', 5Α
(4) 02° 47', 1Β — 101° 04', 0Α
(5) 02° 46', 7Β — 101° 03', 7Α
(6) 02° 49', 0Β — 100° 59', 5Α
(7) 02° 53', 4Β — 100° 55', 4Α
(8) 03° 00', 3Β — 100° 47', 1Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας, ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης δαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 03° 02', 7Β — 100° 48', 8Α
(10) 02° 52', 5Β — 101° 00', 0Α
(11) 02° 49', 4Β — 101° 05', 4Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 02° 54', 4Β — 100° 43', 1Α
(13) 02° 44', 4Β — 101° 02', 2Α

3. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Ἰαπωνίας 622 Α, 750Α καὶ 750Β).

Περιγραφὴ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 01° 23' 12''Β — 103° 12' 24''Α
(2) 01° 13' 12''Β — 103° 23' 24''Α
(3) 01° 07' 48''Β — 103° 31' 42''Α
(4) 01' 03' 36''Β — 103° 38' 57''Α
(5) 01° 05' 54''Β — 103° 43' 23''Α
(6) 01° 08' 36''Β — 103° 45' 26''Α
(7) 01° 07' 30''Β — 103° 43' 43''Α
(8) 01° 10' 21''Β — 103° 39' 51''Α
(9) 01° 10' 21''Β — 103° 33' 48''Α
(10) 01° 13' 48''Β — 103° 24' 00''Α
(11) 01° 24' 12''Β — 103° 13' 36''Α

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 01° 08' 36''Β — 103° 45' 26''Α
(13) 01° 10' 17''Β — 103° 48' 06''Α
(14) 01° 11' 42''Β — 103° 51' 31''Α
(15) 01° 13' 21''Β — 103° 55' 00''Α
(16) 01° 14' 53''Β — 103° 59' 00''Α

(γ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(17) 01° 14' 53''Β — 103° 59' 00''Α
(18) 01° 15' 40''Β — 104° 03' 24''Α
(19) 01° 15' 25''Β — 104° 03' 27''Α

(δ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τῆς πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν - γραμμῶν διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(20) 01° 25' 30''Β — 103° 15' 00''Α
(21) 01° 15' 12''Β — 103° 25' 18''Α
(22) 01° 14' 13''Β — 103° 30' 00''Α
(23) 01° 11' 30''Β — 103° 40' 33''Α
(24) 01° 08' 39''Β — 103° 44' 24''Α
(25) 01° 10' 27''Β — 103° 47' 30''Α
(26) 01° 11' 57''Β — 103° 51' 12''Α
(27) 01° 14' 00''Β — 103° 55' 00''Α
(28) 01° 16' 01''Β — 104° 00' 00''Α
(29) 01° 16' 36''Β — 104° 03' 19''Α

(ε) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῶν ζωνῶν -

γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(30) 01° 22′ 00″Β — 103° 11′ 06″Α
(31) 01° 11′ 33″Β — 103° 22′ 48″Α
(32) 01° 01′ 36″Β — 103° 39′ 39″Α
(33) 01° 05′ 00″Β — 103° 43′ 40″Α
(34) 01° 07′ 48″Β — 103° 46′ 15″Α
(35) 01° 09′ 28″Β — 103° 48′ 42″Α
(36) 01° 11′ 27″Β — 103° 52′ 51″Α
(37) 01° 13′ 30″Β — 103° 57′ 40″Α
(38) 01° 14′ 03″Β — 104° 03′ 35″Α

(στ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Ἀνατολικὰ λωρίδος, ὡς περιγράφεται στὴν παράγραφο (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 01° 03′ 36″Β — 103° 38′ 57″Α
(2) 01° 05′ 54″Β — 103° 43′ 23″Α
(3) 01° 08′ 36″Β — 103° 45′ 26″Α
(4) 01° 10′ 17″Β — 103° 48′ 06″Α
(5) 01° 09′ 57″Β — 103° 48′ 17″Α
(6) 01° 08′ 54″Β — 103° 46′ 49″Α
(7) 01° 02′ 58″Β — 103° 42′ 52″Α
(8) 01° 02′ 58″Β — 103° 39′ 06″Α

Σημείωσις :

Ὑπομιμνήσκεται ἐκ τῶν ἀναφερθεισῶν προηγουμένως Κανόνων ὁ Κανὼν 1 διὰ τὰ πλοῖα τὰ ναυσιπλοοῦντα διὰ μέσου τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης.

(ζ) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς τὰ Ἀνατολικὰ λωρίδος κυκλοφορίας, ὡς περιγράφεται εἰς τὴν παράγραφον (ε).

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 01° 10′ 17″Β — 103° 48′ 06″Α
(2) 01° 11′ 42″Β — 103° 51′ 31″Α
(3) 01° 12′ 04″Β — 103° 52′ 15″Α
(4) 01° 11′ 48″Β — 103° 52′ 38″Α
(5) 01° 09′ 57″Β — 103° 48′ 17″Α

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ HORSBURG LIGHT

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 749)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 01° 17′ 19″Β — 104° 15′ 00″Α
(2) 01° 18′ 00″Β — 104° 19′ 42″Α
(3) 01° 24′ 33″Β — 104° 27′ 03″Α
(4) 01° 24′ 18″Β — 104° 27′ 15″Α
(5) 01° 17′ 48″Β — 104° 19′ 51″Α
(6) 01° 17′ 06″Β — 104° 15′ 00″Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 01° 25′ 24″Β — 104° 26′ 19″Α
(8) 01° 19′ 24″Β — 104° 19′ 30″Α
(9) 01° 18′ 38″Β — 104° 15′ 00″Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα ;

(10) 01° 15′ 24″Β — 104° 15′ 00″Α
(11) 01° 16′ 18″Β — 104° 19′ 51″Α
(12) 01° 23′ 24″Β — 104° 27′ 57″Α

ΣΤ′ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

1. ΝΟΤΙΩΣ ΤΟΥ WILSON PROMONTORY ΕΙΣ ΣΤΕΝΟΝ BASS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1695Α καὶ Αὐστραλίας AUS 801).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένης ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 39° 11′, 0Ν — 146° 45′, 0Α
(2) 39° 15′, 0Ν — 146° 33′, 0Α
(3) 39° 15′, 0Ν — 146° 15′, 0Α
(4) 39° 12′, 0Ν — 146° 25′, 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς διαχωρισμοῦ συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 39° 02′, 0Ν — 146° 45′, 0Α
(6) 39° 09′, 0Ν — 146° 26′, 0Α
(7) 39° 10′, 8Ν — 146° 19′, 2Α
(8) 39° 10′, 8Ν — 146° 15′, 0Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς ὁριζομένης ὑπὸ τῆς εὐθείας γραμμῆς τῆς ἑνούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 39° 19′, 0Ν — 146° 15′, 0Α
(10) 39° 19′, 0Ν — 146° 45′, 0Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
090° — 270° καὶ
067° — 250°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τοῦ WILSON PROMONTORY καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Ζ′. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ SAN FRANCISCO

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 229)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ SAN FRANCISCO ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία Μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Βορεία προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 37° 48′, 6Β — 122° 47′, 5Δ
(2) 37° 55′, 7Β — 123° 04′, 6Δ
(3) 37° 55′, 7Β — 123° 04′, 6Δ
(4) 37° 47′, 8Β — 122° 48′, 2Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 37° 49′, 4Β — 122° 46′, 6Δ
(6) 37° 58′, 5Β — 123° 02′, 3Δ

(γ) Λωρὶς διαχωρισμοῦ διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 37° 54′, 3Β — 123° 05′, 7Δ
(8) 37° 46′, 8Β — 122° 48′, 7Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Νοτία προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 37° 39', 1Β — 122° 40', 3Δ
(10) 37° 27', 0Β — 122° 36', 9Δ
(11) 37° 27', 0Β — 122° 34', 8Δ
(12) 37° 39', 3Β — 122° 39', 1Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(13) 37° 27', 0Β — 122° 32', 6Δ
(14) 37° 39', 7Β — 122° 37', 9Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(15) 37° 39', 0Β — 122° 41', 6Δ
(16) 37° 27', 0Β — 122° 39', 0Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Κυρία προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(17) 37° 41', 9Β — 122° 48', 0Δ
(18) 37° 38', 1Β — 122° 58', 1Δ
(19) 37° 36', 5Β — 122° 57', 3Δ
(20) 37° 41', 1Β — 122° 47', 2Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῶν εὐθειῶν γραμμῶν τῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(21) 37° 42', 8Β — 122° 48', 5Δ
(22) 37° 39', 6Β — 122° 58', 8Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β. Ἀνατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς εὐθείας τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(23) 37° 35', 0Β — 122° 56', 5Δ
(24) 37° 40', 4Β — 122° 46', 3Δ

Σημείωσις :

Κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.
Μία κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἀκτῖνος ἑνὸς καὶ ἡμίσεως μιλίου ὁρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0Β — 122° 41', 5Δ.
Περιοχὴ προφυλάξεως
Μία περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος ἓξ μιλίων ὁρίζεται ἀπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 37° 45', 0Β — 122° 41', 5Δ.

2. ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΝΑΛΙ SANTA BARBARA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας, Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 899 καὶ ΗΠΑ 5101 5202).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.
(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 34° 20', 1Β — 120° 30', 4Δ
(2) 34° 04', 6Β — 119° 19', 6Δ
(3) 33° 44', 1Β — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
105° — 285° καὶ
120° — 300°

Σημείωσις :

Ὁ πλοῦς εἰς PORT HUENEME ἐκτείνεται ἕως ὅτου συναντήσῃ τὸ ἀνατολικὸν ἄκρον τῆς πρὸς βορρᾶν λωρίδος.

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ LOS ANGELES - LONG BEACH

(Συνέχεια συστήματος τοῦ διαύλου SANTA BARBARA)

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 5101, 5142, 5147 καὶ 5148)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ Σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι.

Δυτικὴ προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 33° 39', 7Β — 118° 17', 6Δ
(2) 33° 39', 7Β — 118° 27', 3Δ
(3) 33° 44', 1Β — 118° 36', 3Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 090° — 270° καὶ 120° — 300°.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Νοτία προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(4) 33° 37', 7Β — 118° 08', 9Δ
(5) 33° 19', 7Β — 118° 03', 4Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(6) 33° 37', 7Β — 118° 11', 3Δ
(7) 33° 19', 1Β — 118° 06', 3Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(8) 33° 37', 7Β — 118° 06', 5Δ
(9) 33° 20', 3Β — 118° 00', 5Δ

(δ) Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρὸς 167° καὶ 345°.
Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως τοῦ LOS ANGELES - LONG BEACH ἀποτελεῖται ἀπὸ τὴ θαλασσία περιοχὴ ποὺ περικλείεται ἀπὸ τὰς εὐθείας γραμμὰς αἱ ὁποῖαι ἑνώνουν τὰ σημεῖα τοῦ FERMIN LIGTH εἰς 33° 42', 3Β, 118° 17', 6Δ, εἰς 33° 37', 7Β, 118° 17', 6Δ, ἀπὸ ἐκεῖ εἰς 33° 37', 7Β, 118° 05', 4Δ, καὶ ἀπὸ ἐκεῖ στὰ παραλιακὰ εἰς 33° 41', 7Β, 118° 02', 8Δ.

Η. ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ANTOFAGASTA

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Χιλῆς 200 καὶ 204).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :
(1) 23° 38' 43''Ν — 70° 26' 37''Δ
(2) 23° 38' 43''Ν — 70° 30' 42''Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 23° 40′ 13″N — 70° 26′ 37″Δ
(6) 23° 41′ 13″N — 70° 30′ 42″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ QUINTERO BAY

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τῆς Χιλῆς 407 καὶ 501).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 32° 44′ 42″N — 71° 32′ 22″Δ
(2) 32° 44′ 42″N — 71° 36′ 48″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δυτικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 32° 43′ 42″N — 71° 32′ 22″Δ
(4) 32° 43′ 12″N — 71° 36′ 48″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ 'Ανατολικὰ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 32° 45′ 42″N — 71° 32′ 22″Δ
(6) 32° 46′ 12″N — 71° 36′ 48″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
090° — 270°

3. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ VALPARAISO

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τῆς Χιλῆς 501 καὶ 502).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 32° 57′ 43″N — 71° 37′ 44″Δ
(2) 33° 00′ 38″N — 71° 36′ 59″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸν Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς Ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 32° 57′ 58″N — 71° 39′ 11″Δ
(4) 33° 00′ 48″N — 71° 37′ 52″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 32° 57′ 27″N — 71° 36′ 17″Δ
(6) 33° 00′ 28″N — 71° 36′ 07″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
168° — 348°

'Ακτοπλοϊκὴ ζώνη κυκλοφορίας.

'Η περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ὁρίου, τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CONCEPTION BAY

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς τετάρτου τοῦ μιλίου (1/4), ὁρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 36° 34′ 06″N — 73° 01′ 45″Δ
(2) 36° 36′ 04″N — 73° 01′ 19″Δ
(3) 36° 38′ 30″N — 73° 01′ 19″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἡμίσεος μιλίου (1/2) ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
170° — 350° καὶ
000° — 180°

5. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ SAN VICENTE BAY

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην τῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας τῆς Χιλῆς 601).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 36° 40′ 54″N — 73° 13′ 25″Δ
(2) 36° 43′ 54″N — 73° 10′ 08″Δ
(3) 36° 43′ 48″N — 73° 10′ 02″Δ
(4) 36° 40′ 35″N — 73° 12′ 57″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Νότον κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 36° 41′ 46″N — 73° 14′ 42″Δ
(6) 36° 44′ 10″N — 73° 10′ 33″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Βορρᾶν κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 36° 39′ 50″N — 73° 11′ 50″Δ
(8) 36° 43′ 31″N — 73° 09′ 36″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
140° — 320°

Θ. ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΑΚΤΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ναυσιπλοΐα πλησίον τῶν GRAND BANKS τοῦ NEWFOUNDLAND (N. Γῆς).

'Εφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τὸν Κανονισμὸν 8(ε) τοῦ Κεφαλαίου V τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως 'Ασφαλείας 'Ανθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974.

Βάσει αὐτοῦ ὅλα τὰ πλοῖα πλέοντα πλησίον τῶν GRAND BANKS τῆς Ν. Γῆς (NEW FOUNDLAND), συνιστᾶται νὰ ἀποφεύγουν κατὰ τὸ δυνατὸ τὰ χρησιμοποιούμενα γιὰ τὴν ἁλιεία ἀβαθῆ τῆς Ν. Γῆς, Βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους τῶν 43°Β καὶ νὰ διέρχωνται ἔξω ἀπὸ τὶς περιοχὲς ποὺ πιθανολογεῖται ἢ εἶναι γνωστὲς ὅτι ἀπειλοῦνται καὶ διακινδυνεύουν ἀπὸ τοὺς πάγους.

1. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHEDABUCTO BAY

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Καναδικῆς 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 4013 καὶ 3335).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὸ CHEDABUCTO BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 45° 24′ 00″Β — 60° 36′ 42″Δ
(2) 45° 24′ 12″Β — 60° 27′ 10″Δ
(3) 45° 23′ 42″Β — 60° 28′ 12″Δ
(4) 45° 23′ 49″Β — 60° 36′ 29″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρι-

σμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 45° 26′ 00″Β — 60° 36′ 12″Δ
(6) 45° 25′ 26″Β — 60° 41′ 42″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 45° 22′ 18″Β — 60° 34′ 30″Α
(8) 45° 22′ 09″Β — 60° 31′ 36″Α

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας βαίνει πρός : 092° — 267°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 45° 22′ 34″Β — 60° 40′ 00″Δ
(10) 45° 19′ 53″Β — 60° 36′ 30″Δ
(11) 45° 19′ 18″Β — 60° 37′ 48″Δ
(12) 45° 22′ 41″Β — 60° 42′ 10″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς ΒΔ κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 45° 22′ 24″Β — 60° 33′ 18″Δ
(14) 45° 22′ 18″Β — 60° 34′ 30″Δ

Ἡ κύρια κατεύθυνσις τῆς κυκλοφορίας εἶναι πρός : 318°

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἐχούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 45° 22′ 34″Β — 60° 46′ 30″Δ
(16) 45° 21′ 17″Β — 60° 44′ 24″Δ
(17) 45° 14′ 28″Β — 60° 48′ 23″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός : 138° καὶ 202°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(18) 45° 23′ 54″Β — 60° 41′ 42″Δ
(19) 45° 23′ 54″Β — 60° 58′ 48″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας γιὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(20) 45° 25′ 26″Β — 60° 41′ 42″Δ
(21) 45° 24′ 54″Β — 60° 58′ 48″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς τὰ Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας μεταξὺ τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα:

(22) 45° 22′ 54″Β — 60° 58′ 48″Δ

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός : 090° — 270°

2. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ PORTLAND MAINE

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 13006, 13009, 13260, 13280, 13288 καὶ 13290).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ PORTLAND MAINE ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη.

ΜΕΡΟΣ Ι

Περιοχὴ προφυλάξεως.

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος 5,45 μιλίων ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου 43° 31′ 36″Β, 70° 05′ 32″Α, χωρὶς νὰ περιλαμβάνωνται αἱ περιοχαὶ ἐντὸς τῶν ζωνῶν διαχωρισμοῦ καὶ τῶν λωρίδων κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ἀνατολικὴ προσέγγισις.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 43° 30′ 11″Β — 69° 59′ 10″Δ
(2) 43° 24′ 17″Β — 69° 32′ 42″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός : 107° — 287°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Νοτία προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 43° 27′ 00″Β — 70° 03′ 29″Δ
(4) 43° 27′ 00″Β — 69° 54′ 57″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός : 162° — 342°

3. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΝ ΤΟΥ BOSTON - MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην ΗΠΑ 1107)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 42° 21′ 0Β — 70° 40′, 7Δ
(2) 42° 08′, 5Β — 69° 53′, 6Δ
(3) 40° 49′, 5Β — 69° 00′, 0Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους δύο μιλίων ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός : 110° — 290° — 153° — 333°

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος πέντε μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολούθου γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 22′, 7Β — 70° 48′, 0Δ

4. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 1107, 1108 καὶ 1210)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ NARRAGANSETT BAY, RHODE ISLAND καὶ BUZZARDS BAY, MASSACHUSETTS ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη.

ΜΕΡΟΣ Ι.

Προσέγγισις NARRAGANSETT BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 41° 22′, 7Β — 71° 23′, 4Δ
(2) 41° 11′, 1Β — 71° 23′, 4Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.
Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
000° καὶ 180°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Προσέγγισις BUZZARDS BAY

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 41° 10′, 15Β — 71° 19′, 15Δ
(4) 41° 24′, 9Β — 71° 03′, 9Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

038° καὶ 218°

Περιοχαὶ προφυλάξεως
Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος 5,4 μιλίων ὁρίζεται ἐπὶ τοῦ ἀκολούθου γεωγραφικοῦ σημείου :
41° 06′, 0Β — 71° 23′, 4Δ

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος 3,55 μιλίων ὁρίζεται ἐπὶ τοῦ ἀκολούθου γεωγραφικοῦ σημείου :
41° 25′, 6Β — 71° 23′, 4Δ

Περιοριστικὴ περιοχή.

Περιοριστικὴ περιοχὴ εὔρους δύο μιλίων ἔχει ἐγκατασταθεῖ καὶ ἐκτείνεται ἀπὸ τὸ βορειώτερο ὅριο τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ προσεγγίσεως NARRAGANSETT BAY ἕως τὸ πλάτος 41° 24′, 7Β. Ἡ περιοριστικὴ περιοχὴ ἐντὸς τῆς περιοχῆς προφυλάξεως θὰ εἶναι κλειστὴ μόνον εἰς πλοῖα ταξειδεύοντα ὑπὸ τὸ NAVAL UNDERWATER SYSTEM CENTER, κατὰ τὴν διάρκεια τῶν περιόδων τῆς ἡμέρας καὶ ἀρίστων καιρικῶν συνθηκῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν βολῶν τορπιλλῶν. Τὸ κλείσιμο τῆς περιοριστικῆς περιοχῆς θὰ δείχνεται ἀπὸ τὴν χρησιμοποίηση λευκοῦ ἀναβοσβύνοντος φωτὸς εὑρισκομένου εἰς τὸ BRENTON REEF LIGHT καὶ θὰ ἐλέγχεται ἀπὸ τὸ πολεμικὸ πλοῖο τὸ ὁποῖο διεξάγει τὰς βολὰς τορπιλλῶν.

Δὲν θὰ ὑπάρχουν ἄλλοι περιορισμοὶ πλοίων ἐκτὸς κατὰ τὴν διάρκειαν κακῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἢ ὅταν ἡ βολὴ τορπιλλῶν δὲν πραγματοποιεῖται.

5. ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ 12300 καὶ 12326)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἔξωθι τῆς Ν. Ὑόρκης ἀποτελεῖται ἀπὸ πέντε μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος ἑπτὰ μιλίων ὁρίζεται ἐπὶ τοῦ AMBROSE LIGHT στὸ γεωγραφικὸ σημεῖο :
40° 27′, 5Β — 73° 49′, 9Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

'Ανατολικὴ προσέγγισις, ἔξωθι τοῦ NANTUCKET

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 40° 28′ 45″Β — 69° 14′ 50″Δ
(2) 40° 27′ 37″Β — 70° 13′ 46″Δ
(3) 40° 30′ 37″Β — 70° 14′ 00″Δ
(4) 40° 31′ 45″Β — 69° 14′ 58″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 40° 36′ 45″Β — 69° 15′ 10″Δ
(6) 40° 35′ 37″Β — 70° 14′ 09″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μετξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 40° 22′ 37″Β — 70° 13′ 36″Δ
(8) 40° 23′ 45″Β — 69° 14′ 38″Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ.

'Ανατολικὴ προσέγγισις, ἔξωθι τοῦ AMBROSE LIGHT.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(9) 40° 24′ 20″Β — 73° 04′ 58″Δ
(10) 40° 24′ 12″Β — 73° 11′ 30″Δ
(11) 40° 26′ 00″Β — 73° 40′ 56″Δ
(12) 40′ 26′ 00″Β — 73° 40′ 56″Δ
(13) 40° 27′ 12″Β — 73° 11′ 30″Δ
(14) 40° 27′ 20″Β — 73° 04′ 57″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(15) 40° 32′ 20″Β — 73° 04′ 57″Δ
(16) 40° 32′ 12″Β — 73° 11′ 30″Δ
(17) 40° 28′ 00″Β — 73° 40′ 44″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(18) 40° 25′ 03″Β — 73° 41′ 19″Δ
(19) 40° 19′ 12″Β — 73° 11′ 30″Δ
(20) 40° 19′ 20″Β — 73° 04′ 58″Δ

ΜΕΡΟΣ IV

Νοτιοανατολικὴ προσέγγισις :

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζόμενη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(21) 40° 03′ 06″Β — 73° 17′ 56″Δ
(22) 40° 06′ 30″Β — 73° 22′ 44″Δ
(23) 40° 22′ 27″Β — 73° 43′ 33″Δ
(24) 40° 23′ 12″Β — 73° 42′ 42″Δ
(25) 40° 08′ 43″Β — 73° 20′ 06″Δ
(26) 40° 05′ 19″Β — 73° 15′ 17″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(27) 40° 08′ 59″Β — 73° 10′ 52″Δ
(28) 40° 12′ 25″Β — 73° 15′ 40″Δ
(29) 40° 24′ 01″Β — 73° 41′ 58″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν.Α. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :
(30) 40° 21′ 49″Β — 73° 44′ 33″Δ
(31) 40° 02′ 48″Β — 73° 27′ 09″Δ
(32) 39° 59′ 26″Β — 73° 22′ 21″Δ

ΜΕΡΟΣ V

Νότια προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(33) 39° 45′ 42″Β — 73° 48′ 00″Δ
(34) 40° 20′ 38″Β — 73° 48′ 20″Δ
(35) 40° 20′ 52″Β — 73° 47′ 06″Δ
(36) 39° 45′ 42″Β — 73° 44′ 00″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(37) 39° 45′ 42″Β — 73° 37′ 42″Δ
(38) 40° 21′ 15″Β — 73° 45′ 51″Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα σημεῖα :

(39) 40° 20′ 32″Β — 73° 49′ 39″Δ
(40) 39° 45′ 42″Β — 73° 54′ 24″Δ

Σημείωσις :

Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ LORAN - C ἐπὶ ἐφοδιασμένων πρὸς τοῦτο πλοίων, καθιστᾶ ἱκανοὺς τοὺς Πλοιάρχους νὰ πληροφοροῦνται ἐπακριβῶς καὶ συνεχῶς περὶ τῆς θέσεως σκαφῶν τους στὴν περιοχὴ ποὺ καλύπτεται ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω σύστημα :

6. ΕΞΩΘΙ DELAWARE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2563 καὶ ΗΠΑ 12214, 12200,),

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἔξωθι τοῦ DELAWARE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι.

Ἀνατολικὴ προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένης ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 38° 46′, 8Β — 74° 34′, 6Δ
(2) 38° 46′, 8Β — 74° 55′, 4Δ
(3) 38° 47′, 8Δ — 74° 55′, 4Δ
(4) 38° 47′, 8Β — 74° 24′, 6Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 38° 49′, 8Β — 74° 34′, 6Δ
(6) 38° 48′, 8Β — 74° 55′, 3Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Α κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ μιᾶς εὐθείας συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγράφικὰ σημεῖα :

(7) 38° 45′, 8Β — 74° 56′, 1Δ
(8) 38° 44′, 8Β — 74° 34′, 6Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Νότιο - ἀνατολικὴ προσέγγισις

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 38° 27′, 0Β — 74° 42′, 3Δ
(10) 38° 43′, 4Β — 74° 58′, 0Δ
(11) 38° 44′, 2Β — 74° 57′, 2Δ
(12) 38° 27′, 6Β — 74° 57′, 2Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Β.Δ. κατεύθυνσιν τῆς κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(13) 38° 28′, 8Β — 74° 39′, 3Δ
(14) 38° 45′, 1Β — 74° 56′, 6Δ

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας διὰ τὴν πρὸς Ν. κατεύθυνσιν κυκλοφορίας ἐγκαθίσταται μεταξὺ τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ καὶ τῆς γραμμῆς τςσυνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(15) 38° 42′, 8Β — 74° 58′, 9Δ
(16) 38° 27′, 0Β — 74° 45′, 4Δ

Περιοχὴ προφυλάξεως

Περιοχὴ προφυλάξεως μὲ ἀκτίνα ὀκτὼ μιλίων ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ HAMBOUR OF REFUGE LIGHT εἰς γεωγραφικὸ σημεῖο :

38° 48′, 9Β — 75° 05′, 6Δ

7. ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ CHASEPEAKE BAY

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας τῶν ΗΠΑ 12200, 12207 καὶ 12221).

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας εἰς τὰς προσεγγίσεις τοῦ CHESAPEAKE BAY ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Περιοχὴ προφυλάξεως

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως ἀκτῖνος δύο μιλίων, ὁρίζεται ἐπὶ τοῦ γεωγραφικοῦ σημείου :

36° 56′ 08″Β — 75° 57′ 27″Δ

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ἀνατολικὴ προσέγγισις

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 36° 58′ 40″Β — 75° 48′ 39″Δ
(2) 36° 56′ 48″Β — 75° 55′ 06″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

070° — 250°

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

Νοτία προσέγγισις

(α) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(3) 36° 51′ 21″Β — 75° 50′ 56″Δ
(4) 36° 54′ 47″Β — 75° 55′ 37″Δ

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :

132° — 312°

Ι ΑΣΙΑ - ΑΚΤΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

1. ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΟΥ FOURTH KURIL

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς Ἑνώσεως 1177)

Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

Ἔξωθι τῆς νήσου MAKANRU

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους τεσσάρων μιλίων ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 49° 56′, 0Β — 154° 14′, 0Α
(2) 49° 54′, 6Β — 154° 35′, 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους δύο μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
096° — 276°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

("Εξωθι τοῦ 'Ακρωτηρίου VASILYEV)

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους τεσσάρων μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(3) 49° 45', 4Β — 155° 10', 0Α
(4) 49° 51', 4Β — 155° 24', 5Α
(5) 49° 54', 7Β — 155° 35', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
096° — 276° καὶ 065° — 245

2. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ ANIWA CAPE

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς 'Ενώσεως 1177).
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ, εὔρους 4 μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 45° 54', 0Β — 143° 20', 0Α
(2) 45° 54', 9Β — 143° 30', 0Α
(3) 45° 58', 8Β — 143° 40', 0Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους 2 μιλίων ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ, συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(4) 45° 59', 0Β — 143° 20', 0Α
(5) 45° 59', 0Β — 143° 24', 5Α
(6) 46° 05', 2Β — 143° 35', 2Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
082° καὶ 062° — 225° καὶ 271°

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας
'Η περιοχὴ τοῦ μεταξὺ Β ὁρίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ SAKMALIN ISLAND χαρακτηρίζεται σὰν ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

3. ΕΞΩΘΙ ΤΟΥ OSTROVNOI POINT

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς 'Ενώσεως 700)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

(α) Δύο ζῶναι διαχωρισμοῦ ὁρίζονται ὑπὸ γραμμῶν συνδέουσαι τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 42° 35', 2Β — 133° 17' ,5Α
(2) 42° 36', 0Β — 133° 20', 0Α
(3) 42° 35', 2Β — 133' 24', 4Α
(4) 42° 35', 2Β — 133° 18', 5Α καὶ
(5) 42° 38', 3Β — 133° 26', 5Α
(6) 42° 42', 8Β — 133° 46', 8Α
(7) 42° 42', 8Β — 133° 46', 8Α
(8) 42° 37', 4Β — 133° 46', 8Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους 2 μιλίων, ἐγκαθίσταται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
066° — 246°

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(9) 42° 31', 5Β — 133° 20', 0Α
(10) 42° 34', 5Β — 133° 28', 6Α
(11) 42° 32', 1Β — 133° 42', ΟΑ
(12) 42° 27', 8Β — 133° 40', 4Α

(β) 'Η λωρὶς κυκλοφορίας Βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρίδα μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος Ι χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐα μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
104° — 284°

Προειδοποίησις
'Η λωρὶς κυκλοφορίας Βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ (λωρὶς μεταξὺ τῶν σημείων 5 καὶ 6) στὸ Μέρος Ι χαρακτηρίζεται διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν μόνον τῶν Σοβιετικῶν πλοίων.

4. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ NAKHODKA

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Σοβιετικῆς 'Ενώσεως 700)
Περιγραφὴ τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη :

ΜΕΡΟΣ Ι

(α) Κυκλοστρεφὴς κόμβος ἀποτελούμενος ἀπὸ κυκλικὴ ζώνη διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, διαμέτρου δύο μιλίων, ὁρίζεται ὑπὸ τοῦ ἀκολούθου γεωγραφικοῦ σημείου :

42° 38', 3Β — 132° 56', 2Α

καὶ μιᾶς κυκλικῆς λωρίδος κυκλοφορίας εὔρους δύο μιλίων.

(β) Γραμμὴ διαχωρισμοῦ, συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 42° 34', 8Β — 132° 56', 3Α
(2) 42° 27', 0Β — 132° 56', 3Α

(γ) Λωρὶς κυκλοφορίας εὔρους ἑνὸς μιλίου, ἐγκαθίσταται ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς γραμμῆς διαχωρισμοῦ.

(δ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(2) 42° 27', 0Β — 132° 56', 3Α
(3) 42° 10', 0Β — 132° 59', 4Α
(4) 42° 10', 0Β — 132° 59', 4Α

(ε) Τὸ ἐξωτερικὸ ὅριο τῆς λωρίδος κυκλοφορίας ἀνατολικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(5) 42° 10', 0Β — 133° 02', 2Α
(6) 42° 27', 0Β — 132° 57', 6Α

(στ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας δυτικῶς τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(7) 42° 27', 0Β — 132° 55', 0Α
(8) 42° 10', 0Β — 132° 50', 2Α

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

(α) Ζώνη διαχωρισμοῦ εὔρους ἑνὸς μιλίου, ὁρίζεται ὑπὸ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(9) 42° 36', 2Β — 132° 58', 9Α
(10) 42° 33'. 5Β — 133° 02', 9Α
(11) 42° 33', 5Β — 133° 07', 3Α

(β) Λωρὶς κυκλοφορίας ἑνὸς καὶ ἡμίσεος μιλίου, ἐγκαθίσταται νοτίως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ.

(γ) Τὸ ἐξωτερικὸν ὅριον τῆς λωρίδος κυκλοφορίας βορείως τῆς ζώνης διαχωρισμοῦ συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 42° 35′, 5Β — 133° 07′, 3Α
(13) 42° 35′, 5Β — 133° 03′, 0Α
(14) 42° 37′, 4Β — 133° 00′, 2Α

(δ) Ζώνη διαχωρισμοῦ ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῶν συνδεουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(12) 42° 35′, 5Β — 133° 07′, 3Α
(13) 42° 35′, 5Β — 133° 03′, 0Α
(14) 42° 37′, 4Β — 133° 00′, 2Α
(15) 42° 39′, 0Β — 133° 07′, 3Α
(16) 42° 39′, 0Β — 133′ 07′, 3Α

Ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας

Ἡ περιοχὴ μεταξὺ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ πρὸς τὴν ξηρὰν ορίου τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται ὡς ζώνη ἀκτοπλοϊκῆς κυκλοφορίας.

Προειδοποίησις :

Καθ' ὃν χρόνον τὰ πλοῖα πλέουν ἐντὸς τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας, θὰ πρέπει νὰ φυλάττωνται εἰς τὰ ὅρια τῶν λωρίδων τῆς κυκλοφορίας.

ΜΕΡΟΣ Β′

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ - ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ

Α′ ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΑΛΤΙΚΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

('Απόσπασμα ἀπὸ τὴν ἀπόφαση ὑπ' ἀριθ. Α. 339 (ΙΧ) τοῦ IMCO).

Συνιστᾶται :

(α) Εἰς τὰ πλοῖα ἄνω τῶν 40.000 τόννων, ὅταν διέρχονται διὰ τῶν εἰσόδων πρὸς τὴν Βαλτικὴ θάλασσα λαμβανομένου ὑπ' ὄψει ὅτι 17 μέτρα εἶναι τὸ ἀνώτερο ἐφικτὸ βάθος ἄνευ ἐκβαθύνσεων εἰς τὴν περιοχὴν Β.Δ. τοῦ GEDSER καὶ ὅτι ἀναφερόμενα ἐπὶ τοῦ χάρτου βάθη μπορεῖ καὶ ὑπὸ φυσιολογικὰς συνθήκας νὰ ἐλαττωθοῦν ἕως 2 μέτρα ἕνεκα ἀγνώστων καὶ μετακινουμένων ἐμποδίων, ὅπως :

(ι) νὰ μὴ διέρχωνται τὴν περιοχὴν ἐὰν δὲν ἔχουν τὸ ἀνάλογο βύθισμα μὲ τὸ ὁποῖο ἀσφαλῶς δύνανται νὰ πλεύσουν διὰ μέσου τῆς περιοχῆς, λαμβάνοντας πάντοτε ὑπ' ὄψιν τὴν πιθανότητα τῆς ὑπάρξεως βαθῶν 2 μέτρω ὀλιγωτέρων ἀπ' ὅτι αἱ ἀντίστοιχαι ἐνδείξεις τῶν χαρτῶν ὡς ἀνεφέρθη προγενεστέρως καὶ ἐπιπροσθέτως νὰ λαμβάνουν ὑπ' ὄψιν τὰς πιθανὰς ἀλλαγὰς εἰς τὰ βάθη τῆς θαλάσσης ὀφειλομένας σὲ μετεωρολογικὰ ἢ ἄλλα φαινόμενα.

(ιι) νὰ συμμετέχουν εἰς τὸ διὰ τοῦ ἀσυρμάτου - τηλεγράφου σύστημα κινήσεως - ἀναφορᾶς πλοίων τῆς Δανικῆς Κυβερνήσεως.

(ιιι) εἰς ὡρισμένας περιοχὰς εἰς τὸ STORE BALT (CHATTER REV VENGEANCEGRUND) καὶ εἰς τὴν μικροῦ εὔρους θαλασσία ὁδὸ Α. τοῦ LANGELAND) ὅταν ἐξαναγκάζωνται ἕνεκα τοῦ βυθίσματός τους, νὰ δεικνύουν τὰ σήματα ποὺ περιγράφονται εἰς τὸν Κανόνα 28 τοῦ Κανονισμοῦ πρὸς 'Αποφυγὴν Συγκρούσεως ἐν θαλάσσῃ 1972.

(β) Εἰς πλοῖα μὲ βύθισμα 13 ἢ περισσοτέρων μέτρων θὰ πρέπει ἔτι περαιτέρω :

(ι) νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ραδιοτηλεφωνικὴ ἐγκατάσταση VHF καταλλήλων συχνοτήτων.

(ιι) νὰ ἔχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου κατάλληλον ἠλεκτρονικὴν συσκευὴν ποὺ νὰ χρησιμοποιῇ ὑπερβολικὰ συστήματα τὰ ὁποῖα θὰ θέλουν ἱκανοποιητικὴ ἀκρίβεια γιὰ τὴν ναυσιπλοΐα εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν.

(ιιι) νὰ χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν διάβασιν τῶν στενῶν τοπικὰς ὑπηρεσίας πλοηγήσεως τῶν παρακτίων Κρατῶν.

(ιν) νὰ εἶναι ἐνήμεροι ὅτι ἡ ἀγκυροβολία μπορεῖ νὰ νεῖναι ἀναγκαῖα ἕνεκα τῶν θαλασσίων καὶ καιρικῶν συνθηκῶν σχετιζομένων μὲ τὸ μέγεθος καὶ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου καὶ τὴν στάθμην τῆς θαλάσσης.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ πρέπει νὰ λαμβάνουν εἰδικὰς πληροφορίας ἀπὸ τὸν πλοηγὸ καὶ ἀπὸ τὰς ραδιοτηλεγραφικὰς ὑπηρεσίας ναυσιπλοΐας ποὺ ἑδρεύουν εἰς τὴν περιοχήν.

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΩΣ ΤΟΥ GENSER

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Δανίας 187)

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους μὲ ἐλάχιστον βάθος ὕδατος κάτω ἀπὸ τὴ μέση στάθμη θαλάσσης 17 μέτρων ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 31′, 3Β — 12° 13′, 4Α
(2) 54° 36′, 5Β — 12° 15′, 9Α
(3) 54° 46′, 9Β — 12° 43′, 2Α
(4) 54° 46′, 1Β — 12° 44′, 1Α
(5) 54° 35′, 4Β — 12° 17′, 0Α
(6) 54° 31′, 2Β — 12° 14′, 9Α

Σημειώσεις :

(ι) Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἑνοῦται μὲ τὸ βόρειον ἄκρον τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας, νοτίως τοῦ GEDSER.

(ιι) Τὰ πλοῖα, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα λόγω τοῦ βυθίσματός των, πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦν ὁδοὺς μεγάλου βάθους, συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν περιοχὰς νοτίως καὶ βορείως αὐτῆς τῆς ὁδοῦ, κατὰ τέτοιο τρόπο ὥστε τὰ πρὸς ἀνατολὰς κατευθυνόμενα πλοῖα νὰ πλέουν εἰς τὴν νοτίαν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους καὶ τὰ πρὸς δυσμὰς κατευθυνόμενα πλοῖα εἰς τὴν βορείαν πλευράν.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΕΞΩΘΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΤΟΥ LANGELAND

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Δανίας 142, 185).

Θαλασσία ὁδὸς βάθους μὲ ἐλάχιστο βάθος 17 μέτρων κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης, ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 55° 11′, 9Β — 11° 04′, 0Α
(2) 55° 11′, 3Β — 11° 02′, 1Α
(3) 55° 08′, 9Β — 10′ 59°, 1Α
(4) 55° 04′, 4Β — 10° 59′, 0Α
(5) 55° 03′, 9Β — 10° 59′, 5Α
(6) 55° 02′, 4Β — 10° 59′, 6Α
(7) 54° 59′, 2Β — 10° 58′, 1Α
(8) 54° 58′, 4Β — 10° 57′, 4Α
(9) 54° 56′, 6Β — 10° 52′, 6Α
(10) 54° 52′, 7Β — 10° 50′, 2Α
(11) 54° 48′, 2Β — 10° 49′, 6Α
(12) 54° 44′, 3Β — 10° 46′, 4Α
(13) 54° 40′, 1Β — 10° 45′, 3Α
(14) 54° 41′, 2Β — 10° 47′, 2Α
(15) 54° 44′, 1Β — 10° 47′, 3Α
(16) 54° 48′, 3Β — 10° 50′, 3Α
(17) 54° 52′, 5Β — 10° 50′, 6Α
(18) 54° 56′, 3Β — 10° 53′, 8Α
(19) 54° 58′, 4Β — 10° 58′, 6Α
(20) 54° 59′, 6Β — 10° 59′, 4Α
(21) 54° 01′, 8Β — 11° 00′, 2Α
(22) 54° 04′, 0Β — 11° 00′, 5Α
(23) 55° 04′, 8Β — 10° 59′, 8Α
(24) 55° 08′, 6Β — 10° 59′, 9Α
(25) 55° 09′, 4Β — 11° 00′, 5Α
(26) 55° 10′, 4Β — 11° 02′, 7Α

Σημείωσις :

Πλοία μὲ βύθισμα ἄνω τῶν 13 μέτρων συνιστᾶται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους - λόγω τῶν δυσκολιῶν τῆς ναυσιπλοΐας δι' αὐτὰ τὰ πλοία - ἀκολουθώντας τὰς προτεινομένας ἐθνικὰς πορείας αἱ ὁποῖαι κεῖνται εἰς τὸ ἀνατολικὸν μέρος.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ HATTER REV ΚΑΙ HATTER BARN

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Δανίας 103).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

'Η θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους μὲ ἐλάχιστον βάθος ὕδατος 17 μέτρων κάτω ἀπὸ τὴ μέση στάθμη θαλάσσης ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 55° 56', 2Β — 10° 59', 1Α
(2) 55° 54', 1Β — 10° 51', 8Α
(3) 55° 53', 4Β — 10° 48', 3Α
(4) 55° 47', 4Β — 10° 47', 8Α
(5) 55° 47', 4Β — 10° 49', 2Α
(6) 55° 53', 2Β — 10° 49', 6Α
(7) 55° 55', 5Β — 10° 58', 8Α

Σημείωσις :

Πλοία ποὺ δὲν τυγχάνουν ὑποχρεωμένα, ἕνεκα τοῦ βυθίσματός τους, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν θαλασσία ὁδὸν μεγάλου βάθους, θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθοῦν τὴν ἐθνικῶς συνιστωμένη πορεία ἡ ὁποία κεῖται πρὸς τὰ Α καὶ ὅπου ὑφίσταται βάθος θαλάσσης 11,4 μέτρα κάτω τῆς μέσης στάθμης θαλάσσης.

Β. ΔΥΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER εἰς φωτοσημαντήρας TW/1 καὶ TW/2 ΜΕΣΩ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ S2.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας : Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2182, 1503, 1405, 1408 1406 καὶ 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 'Ολλανδίας 1014, 1035, 1037 καὶ 'Υδρογραφικῆς. 'Υπηρεσίας Γερμανίας 50,53).

'Η θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν αἱ ὁποῖαι ἑνώνουν τ' ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 10', 54''Β — 6° 00', 12''Α
(2) 54° 04', 47''Β — 4° 42', 40''Α
(3) 53° 35', 31''Β — 3° 36', 30''Α
(4) 52° 55', 45''Β — 3° 14', 15''Α
(5) 52° 09', 55''Β — 2° 35', 00''Α
(6) 51° 51', 56''Β — 2° 33', 20''Α
(7) 51° 53', 16''Β — 2° 41', 38''Α
(8) 52° 09', 35''Β — 2° 43', 20''Α
(9) 52° 54', 10''Β — 3° 22', 00''Α
(10) 53° 32', 24''Β — 3° 43', 29''Α
(11) 54° 00', 00''Β — 4° 46', 00''Α
(12) 54° 06', 06''Β — 6° 03', 00''Α

'Η θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους συμπίπτει μὲ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως διὰ τὰ δεξανενόπλοια ἀπὸ τὸ NORTH HINDER εἰς τὸ GERMAN - BIGHT.

Σημείωσις :

'Ελάχιστα βάθη θαλάσσης.

'Η περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τ' ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (1) (2) (3) (10) (11) καὶ (12) ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1972. Τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εὑρέθη εἰς αὐτὴν τὴν περιοχὴν μεγαλύτερον τῶν 25 μέτρων εἰς τὸ LWS. 'Η περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9) καὶ (10) ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1979. Τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εὑρέθη εἰς αὐτὴν τὴν περιοχὴν μεγαλύτερον τῶν 23 μέτρων εἰς τὸ LWS.

Βλέπε ἐπίσης σημείωσιν ἡ ὁποία ἀναφέρεται εἰς τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας ἢ DEUTSCHE BUCHT LIGHT VESSEL - WESTERN APROACH».

2. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟ NORTH HINDER ΕΙΣ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΑ TW/1 ΚΑΙ TW/2 ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ DR.1.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 2182 α, 1503, 1504, 1408, 1406 καὶ Υ.Υ. 'Ολλανδίας 1014, 1035, 1037 καὶ Υ.Υ. Γερμανίας 50,53).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

'Η θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 04', 8Β — 4° 42', 7Α
(2) 53° 58', 3Β — 3° 20', 8Α
(3) 53° 44', 4Β — 3° 01', 4Α
(4) 53° 04', 8Β — 2° 36', 0Α
(5) 52° 18', 2Β — 2° 36', 0Α
(6) 51° 51', 9Β — 2° 33', 3Α
(7) 51° 73', 3Β — 2° 41', 6Α
(8) 52° 18', 2Β — 2° 44', 0Α
(9) 53° 04', 0Β — 2° 44', 0Α
(10) 53° 41', 6Β — 3° 08', 6Α
(11) 53° 53', 7Β — 3° 25', 2Α
(12) 54° 00', 0Β — 4° 46', 0Α

'Η ἀνωτέρω ὁδὸς ἑνοῦται μὲ τὴν θαλασσία ὁδὸ μεγάλου βάθους ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τοὺς φωτοσημαντῆρες TW 1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντῆρος S2 εἰς τὰ γεωγραφικὰ σημεῖα (1) καὶ (12).

Σημείωση :

'Ελάχιστα βάθη θαλάσσης.

'Η περιοχὴ ἡ ὁριζομένη ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τ' ἀνωτέρω γεωγραφικὰ σημεῖα (1), (2), (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), ἐπιθεωρήθη λεπτομερῶς τὸ 1973. Τὸ ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης ποὺ εὑρέθη στὴν ἀνωτέρω περιοχὴ ἦτο 28 μέτρα εἰς τὸ L.W.S., ἐκτὸς ἀπὸ ἕνα ναυάγιο εἰς τὸ γεωγραφικὸ σημεῖο.

(13) 53° 17', 15Β — 02° 49', 00''Α

Τὸ ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης ὑπεράνω τοῦ ναυαγίου εὑρέθη μὲ μέτρηση διὰ σχοινίου 25,2 μέτρα εἰς L.W.S.

Βλέπε ἐπίσης, τὴν σημείωσιν ποὺ ἀφορᾶ εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸ μεγάλου βάθους ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τὶς φωτοσημαντῆρες TW/1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντῆρος S2.

3. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣΑ ΕΙΣ EUROPORT

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 122 καὶ 'Υδρογραφικῆς 'Υπηρεσίας 'Ολλανδίας 1449, 1349, 1350 καὶ 1540).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ εὐθειῶν γραμμῶν ἑνουσῶν τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 52° 00', 0Β — 3° 27', 9Α
(2) 52° 02', 1Β — 3° 53', 6Α
(3) 52° 01', 3Β — 3° 56', 4Α
(4) 52° 01', 1Β — 3° 55', 3Α
(5) 52° 01', 3Β — 3° 51', 8Α
(6) 51° 59', 4Β — 3° 28', 0Α

Αἱ κατευθύνσεις τῆς ὁδοῦ βαίνουν πρὸς 082 ½ - 262 ½ καὶ 112' - 292°

Σημειώσεις :

(ι) 'Ελάχιστο βάθισμα θαλάσσης

(1) Εἰς τὰς πρὸς δυσμὰς προσεγγίσεις τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους καθιερώνεται ἐλάχιστο βάθος θαλάσσης 23,5 μέτρων εἰς τὴν μέσην L.L.W.S.

(2) Μεταξὺ τῶν μηκῶν 3ο, 27', 9Α καὶ 3ο 44', 9Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδὸν μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLWS, εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης εὔρους 600 μέτρων ἡ ὁποία ὁρίζεται, ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέσην LLSW εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὔρους μὲ τὰς ὁποίας συνορεύει ἡ μεσαία ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἀπὸ κάθε πλευρά.

(3) Μεταξὺ τῶν μηκῶν 3ο 44', 9Α καὶ 3ο 53', 6Α τὰ ἐλάχιστα βάθη θαλάσσης εἰς τὴν θαλασσία ὁδὸ μεγάλου βάθους εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

(α) 23.00 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὸ μέσον τῆς ζώνης τῶν 600 μέτρων εὔρους ἡ ὁποία ὁρίζεται ἀπὸ τὸν ἄξονα τῆς θαλασσίας ὁδοῦ.

(β) 22,5 μέτρα εἰς τὴν μέση LLWS εἰς τὰς δύο περιφερειακὰς ζώνας 300 μέτρων εὔρους μὲ τὰς ὁποίας συνορεύε ἡ ζώνη τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἐξ ἑκατέρωθεν τῶν πλευρῶν.

(4) Ἀνατολικὰ τοῦ μήκους 3ο 53', 6Α τὸ ἐλάχιστον βάθος θαλάσσης εἰς τὴ θαλασσία ὁδὸ μεγάλου βάθους εἶναι 22,5 μέτρα εἰς LLSW.

(5) Τὰ ἀνωτέρω βάθη ἐλέγχονται καὶ ἐπιθεωροῦνται μὲ συνεχεῖς ἐλέγχους καὶ ἐκβαθύνσεις.

(ιι) Ἠλεκτρονικὰ βοηθήματα ναυσιπλοΐας.

(1) Τὸ DECA NAVIGATOR CHAIN (Τμῆμα Ὁλλανδίας) καθιστᾶ ἱκανοὺς τοὺς πλοιάρχους πλοίων μὲ μεγάλο βύθισμα καὶ ἐφωδιασμένων μὲ δέκτη DECCA νὰ πληροφοροῦνται συνεχῶς καὶ μὲ μεγάλη ἀκρίβεια διὰ τὴν παρεκτροπὴ τοῦ πλοίου καὶ τὴν πορεία κατὰ μῆκος τῶν ἀξόνων τῆς θαλασσίας ὁδοῦ. Διὰ τὴν ἀρίστην χρησιμοποίησιν αὐτοῦ τοῦ βοηθήματος εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ζώνης καὶ εἰς τὴν ἀνατολικὴν πλευρὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους, φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ τοῦ πλοηγοῦ, μιὰ εἰδικὴ συσκευὴ (ἐνδείκτης).

(2) Εἰδικῶς γιὰ τὰ πλοῖα μεγάλου βυθίσματος τὰ ὁποῖα, ἐξ αἰτίας τοῦ βυθίσματός των, περιορίζονται εἰς τὸ μέσον τῆς θαλασσίας ὁδοῦ, παρέχεται ἡ συμβουλή, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν ἀνωτέρω συσκευασίαν.

4. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΣΑ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΒΟΡΕΙΟ - ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΕΝΟΥ ΤΟΥ DOVER ΚΑΙ ΤΩΝ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΝΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτας Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 1406 καὶ 1895).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἀποτελοῦσα μέρος τῆς πρὸς Βόρειο - ἀνατολὰς λωρίδος κυκλοφορίας, μεταξὺ τοῦ Βορειοδυτικοῦ ἄκρου τοῦ SANDETTIE BANK καὶ τῆς γραμμῆς / ζώνης διαχωρισμοῦ ἡ ὁποία περιγράφεται εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας τοῦ στενοῦ τοῦ DOVER καὶ τῶν γειτνιαζόντων ὑδάτων ἔχει ἐγκατασταθεῖ μεταξὺ τῶν ἀκολούθων γεωγραφικῶν σημείων :

(1) 51ο 23', 4Β — 2ο 02', 2Α
(2) 51ο 22', 3Β — 2ο 05', 8Α
(3) 51ο 18', 4Β — 2ο 04', 8Α

Σημειώσεις :

1. Παρατηρήσατε, σημείωση ἡ ὁποία ἀφορᾶ τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ κυκλοφορίας εἰς τὸ στενὸ τοῦ DOVER καὶ παραπλησίων ὑδάτων.

2. Περιωρισμένα βάθη εἰς τὴν θαλασσίαν ὁδόν, θὰ πρέπει, νὰ ἐξακριβώνονται ἀπὸ τοὺς προσφάτου ἐκδόσεως ναυτιλιακοὺς χάρτες τῆς περιοχῆς μεγάλης κλίμακος, ὅπου τὸ ἐπίπεδο τοῦ βυθοῦ τῆς θαλάσσης παρουσιάζεται ἀσταθές.

5. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΒΑΘΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ PORT OF ANTIFER

(Ἀναφορὰ στοὺς χάρτες 6614 - Τ, 6614 - D τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Γαλλίας).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ μεγάλου βάθους.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 49ο 55', 3Β — 00ο 40', 7Δ
(2) 49ο 44', 8Β — 00ο 10', 8Δ
(3) 49ο 44', 7Β — 00ο 06', 8Δ
(4) 49ο 45', 1Β — 00ο 06', 5Δ
(5) 49ο 47', 4Β — 00ο 08', 5Α
(6) 49ο 58', 2Β — 00ο 39', 2Α

Αἱ κύριαι κατευθύνσεις τῆς κυκλοφορίας βαίνουν πρός :
118ο,5 — 298ο,5

Σημειώσεις :

Ἡ ἀνωτέρω θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους εἶναι ἡ συνέχεια τοῦ ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ ANTIFER ἐκκινοῦντος διαύλου.

Γ. ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΒΑΘΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΙΖΟΥΣΑΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΣ ΛΩΡΙΔΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ

(Ἀναφορὰ εἰς ν. χάρτην Ἰαπωνίας 622Α, 750Α καὶ 750Β)

Περιγραφὴ τῶν θαλασσίων ὁδῶν μεγάλου βάθους.

(α) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας (ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ». Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς ἡ ὁποία συνδέει τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 01ο 03', 36''Β — 103ο 38', 57''Α
(2) 01ο 05', 54''Β — 103ο 43', 23''Α
(3) 01ο 08', 36''Β — 103ο 45', 26''Α
(4) 01ο 10', 17''Β — 103ο 48', 06''Α
(5) 01ο 08', 57''Β — 103ο 46', 49''Α
(6) 01ο 04', 57''Β — 103ο 42', 52''Α
(7) 01ο 02', 58''Β — 103ο 39', 06''Α

Σημειώσεις :

(Ἀναφορὰ ποιεῖται εἰς τὸν Κανόνα 1 τῶν εἰδικῶν κανόνων διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν Στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ τῆς Σιγκαπούρης).

(β) Θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ἐγκαθίσταται ἐντὸς τῆς πρὸς Α λωρίδος, περιγραφομένη στὴν παράγραφο (ε) τοῦ συστήματος διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ».

Ἡ θαλασσία ὁδὸς μεγάλου βάθους ὁρίζεται ἀπὸ γραμμὴ συνδέουσα τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(ιχ) 01ο 10' 17''Β — 103ο 48' 06''Α
(χ) 01ο 11' 42''Β — 103ο 51' 31''Α
(χι) 01ο 12' 04''Β — 103ο 52' 15''Α
(χιι) 01ο 11' 48''Β — 103ο 52' 38''Α
(χιιι) 01ο 09' 57''Β — 103ο 48' 17''Α

Σημειώσεις :

Ἐφιστᾶται ἡ προσοχὴ εἰς τοὺς κανόνας διὰ πλοῖα ναυσιπλοοῦντα μέσω τῶν στενῶν τοῦ Μαλάκα καὶ Σιγκαπούρης.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΑΙΤΙΝΕΣ ΔΕΟΝ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ

1. Περιοχὴ παρὰ τὸ σημεῖον ROCHEBONNE τῆς Δ. Γαλλίας.

('Αναφορά εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2648)
Περιγραφὴ τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει νὰ ἀποφεύγεται.

Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου ρυπάνσεως τῆς περιοχῆς συνεπεία ἀτυχήματος τινός, ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια τὰ μεταφέροντα πετρέλαιον, θ' ἀποφεύγουν τὴν περιοχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτῖνος ἑπτὰ μιλίων ἔχοντος ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον φ = 46° 100', Β καὶ λ = 2° 26', 0Δ. Ὁ διὰ τῆς περιοχῆς πλοῦς θεωρεῖται ἐπικίνδυνος ἄνευ τῆς βοηθίας τοπικῶν ναυτιλιακῶν ἐμπειρογνωμόνων.

2. Περιοχὴ παρὰ τὴν ὕφαλον ALFARD τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς.
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2083)

Περιγραφὴ τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει ν' ἀποφεύγεται.

Ὅλα τὰ πλοῖα δέον νὰ ἀποφεύγουν τὴν περ οχὴν τὴν περικλειομένην ἐντὸς κύκλου ἀκτῖνος ἓξ μιλίων, ἔχοντες ὡς κέντρον τὸ γεωγραφικὸν σημεῖον φ = 35° 01', 7N, λ = 20° 51', 2Α. Δικαιολογητικὸς λόγος τῆς τοιαύτης συστάσεως εἶναι ἕνεκα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν εἰς τὴν περιοχὴν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι πλησίον τῶν ALRHARD BANKS διέρχονται αἱ πορεῖαι πολλῶν πλοίων.

3. Περιοχὴ τῆς παρὰ τὴν ἄκραν TERPENTYA νήσου Σαχαλίνης.
('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτην Βρεττανικοῦ Ναυαρχείου 2405)

Περιγραφὴ τῆς περιοχῆς ἡ ὁποία πρέπει ν' ἀποφεύγεται.

Περιοχή, ἐκτεινομένη μέχρι βάθους 45 μερίπου μιλίων νοτιοανατολικῶς τῆς ὡς ἄνω Ἄκρας, συνιστᾶται ν' ἀποφεύγεται ὑπὸ μεγαλυτέραν τῶν 1000 κ.ο.χ. πλοίων μεταφερόντων πετρελαιοειδῆ ἢ ἐπικίνδυνα φορτία, διὰ λόγους προστασίας ἐνδημουσῶν εἰς τὴν περιοχὴν μοναδικῶν ὑπάρξεων τοῦ ζωϊκοῦ βασιλείου, ὡς καὶ τοιούτου ἀνεπαρκῶν ὑδρογραφικῶν ἐργασιῶν.

Ἡ περιοχὴ ὁρίζεται ὑπὸ εὐθείας διερχομένης διὰ τῆς Ἄκρας DAVYDOV καὶ τῶν κατωτέρω ὁριζομένων σημείων :

(1) 21.8. μίλια εἰς 100° ἀπὸ TERRENIYA L.H.
(2) 40.5 μίλια εἰς 126° ἀπὸ TERRENIYA L.H.
(3) 41.6 μίγα εἰς 146°.7 ἀπὸ TERRENIYA L.H.
(4) 20.2 μίλια εἰς 208°.5 ἀπὸ TERRENIYA L.H.
(5) 12.2. μίλια εἰς 307°.5 ἀπὸ TERRENIYA L.H.
καὶ ἀπὸ ἐκεῖ ἀνατολικῶς πρὸς τὴν ἀκτήν.

4. ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΞΟΡΥΞΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΤΗΣ LOUISIANA (LOOP) ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας ΗΠΑ : 11340 37ης Ἐκδόσεως 10.6.78 καὶ 11348 26ης Ἐκδόσεως 13.5.78).

Περιγραφὴ τῶν μέτρων πορειογραφήσεως.

(α) Περιοχὴ προφυλάξεως

Ἡ περιοχὴ προφυλάξεως ὁρίζεται ὡς κατωτέρω :

Ἄρχεται ἀπὸ :

(1) 28° 55' 22''Β — 90° 00' 37''Δ
μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς
(2) 28° 53' 50''Β — 90° 04' 07''Δ
μετὰ ἕνα τόξο ἀκτῖνος 4, 465 μέτρου μὲ κέντρο τὸ
(3) 28° 53' 06''Β — 89° 01' 30''Δ
στὸ σημεῖο
(4) 28° 51' 08Β' — 89° 59' 55''Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
(5) 28° 48' 36''Β — 89° 55' 00''Δ
μετὰ μιὰ λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
(6) 28° 52' 04''Β — 89° 52' 42''Δ
(7) 28° 54' 05''Β — 89° 56' 38''Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
(8) 28° 52' 21''Β — 89° 57' 47''Δ
μετὰ μία λοξοδρομικὴ γραμμὴ εἰς τὸ
(9) 28° 52' 21''Β — 89° 58' 46''Δ
μετὰ ἕνα τόξο ἀκτῖνος 4, 465 μέτρ. μὲ κέντρον τὸ
(10) 28° 53' 06''Β — 90° 01' 30''Δ

(β) Περιοχαὶ αἱ ὁποῖαι πρέπει νὰ ἀποφεύγωνται.

Αἱ ἀκόλουθοι περιοχαὶ δέον νὰ ἀποφεύγωνται ὑφ' ὅλων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα νὰ μὴν προσεγγίσουν σὲ λιμένας μεγάλων βαθῶν, ὅρου εὑρίσκονται ἐντὸς τῆς περιοχῆς προφυλάξεως.

Περιοχὴ ποὺ πρέπει ν' ἀποφεύγεται περιγράφεται εἰς κύκλον ἀκτῖνος 600 μέτρων μὲ κέντρο τὸ σημεῖον :

(3) 28° 53' 06''Β — 90° 01' 90''Δ

Ἕξ περιοχαὶ ποὺ πρέπει ν' ἀποφεύγωνται, ἑκάστη περιγραφομένη ὡς κύκλος ἀκτῖνος 500 μέτρων μὲ κέντρο τ' ἀκόλουθα σημεῖα :

(10) 28° 54' 12''Β — 90° 00' 37''Δ
(11) 28° 53'. 16''Β — 89° 59' 59''Δ
(12) 28° 52' 15''Β — 90° 90' 19''Δ
(13) 28° 51' 45''Β — 90° 01' 25''Δ
(14) 28° 52' 08''Β — 90° 02' 33''Δ
(15) 28° 53' 07''Β — 90° 03' 02''Δ

Σημείωσις :

Ἡ κίνησις τῶν πλοίων εἰς τὴν περιοχὸν λιμένος καθοδηγεῖται καὶ ἐπιβλέπεται ἀπὸ τὸν Ἐπόπτη Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς Λιμένος ἐπὶ 24ώρου βάσεως. Ἕκαστον πλοῖον ποὺ προτίθεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν περιοχὴν προφυλάξεως παρακαλεῖται νὰ ἐπικοινωνήσῃ μέσω τοῦ διαύλου 10 VHF - FM μὲ τὸν Διευθύνοντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων ἐντὸς τοῦ LOOP DEEPWATER PORT καὶ νὰ συμμορφοῦται μὲ τὰς ὁδηγίας του, καθ' ὅσον θὰ διέρχεται τὴν περιοχήν.

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΟ NORTH HINDER ΕΩΣ ΤΟ GERMAN BIGHT.

('Αναφορὰ εἰς ν. χάρτας : Γερμανικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 50D 53D ἐκδόσεων 1978/3 καὶ Ὁλλανδικῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας 1035 καὶ 1037 ἐκδόσεως Μαρτίου 1978).

Περιγραφὴ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως ὁρίζεται ὑπὸ γραμμῆς συνδεούσης τὰ ἀκόλουθα γεωγραφικὰ σημεῖα :

(1) 54° 10' 54''Β — 6° 00' 12''Α
(2) 54° 04' 47''Β — 4° 42' 40''Α
(3) 53° 35' 31''Β — 3° 36' 30''Α
(4) 52° 55' 45''Β — 3° 14' 15''Α
(5) 52° 09' 55''Β — 2° 35' 00''Α
(6) 51° 51' 56''Β — 2° 33' 20''Α
(7) 51° 53' 16''Β — 2° 41' 38''Α
(8) 52° 09' 35''Β — 2° 43' 20''Α
(9) 52° 54' 10''Β — 3° 22' 00''Α
(10) 53° 32' 24''Β — 3° 43' 29''Α
(11) 54° 00' 00''Β — 4° 46' 00'Α
(12) 54° 06' 06''Β — 6° 03' 00''Α

Ἡ ἀνωτέρω ὁδὸς συμπίπτει μὲ τὴν ὁδὸ μεγάλων βαθῶν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER ἕως τοὺς φωτοσημαντῆρας TW/1 καὶ TW/2 μέσω τοῦ φωτοσημαντῆρος S2.
Ἐφαρμογή :

Ἡ θαλασσία ὁδὸς διπλῆς κατευθύνσεως συνιστᾶται διὰ χρῆσιν ἀπὸ τὰ ἀκόλουθα πλοῖα 10.000 κοχ καὶ ἄνω.

(α) Δεξαμενόπλοια μεταφέροντα πετρελαιοειδῆ, ἀναφερόμενα εἰς τὸ Προσάρτημα Ι, Παράρτημα Ι, τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973 καὶ

(β) Πλοῖα μεταφέροντα χύδην ὑγρὰ φορτία, ταξινομημένα εἰς τὰς κατηγορίας Α καὶ Β ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὰ Προσαρτήματα Ι καὶ ΙΙ, Παράρτημα ΙΙ, τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως διὰ τὴν Ἀποφυγὴν τῆς Ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ὑπὸ τῶν πλοίων (MARPOL) 1973.

Χρῆσις τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(α) Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοῖα συνιστᾶται ὅπως μὴ χρησιμοποιοῦν τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως ἢ μέρος αὐτῆς.

(ι) Ὅταν πλέουν ἀπὸ τὸ NORTH HINDER πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ὁλλανδίας βορείως τοῦ γεωγραφικοῦ πλάρους 53ºΒ καὶ τανάπαλιν.

(ιι) Ὅταν πλέουν μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς βορείου θαλάσσης τῆς Ὁλλανδίας καὶ / ἢ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῶν περιοχῶν παρακειμένου λιμένος.

(β) Τὸ σύστημα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας «DEUTSCHE BUCHT LIGHTVESSEL WESTERN APROACH πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῆ εἰς τὴν συνέχεια τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως.

(γ) Τὰ πλοῖα ὀφείλουν νὰ τηροῦνται εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ διπλῆς κατευθύνσεως, ὅσον εἶναι πρακτικῶς δυνατόν.

Εἴσοδος καὶ ἀποχώρησις ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα πλοῖα θὰ πρέπει νὰ εἰσέρχωνται ἢ ἐξέρχωνται ἀπὸ τὴν ὁδὸ διπλῆς κατευθύνσεως, εἰς τὸ πλησιέστερον σημεῖον τῆς ὁδοῦ πρὸς τὸν λιμένα ποορισμοῦ ἢ ἀναχωρήσεως, ὁ ὁποῖος ἐπιτρέπει ἀσφαλῆ διάβασιν πρὸς ἢ ἀπὸ αὐτὸν τὸν λιμένα.

Σημείωσις :

Συνιστᾶται ὅπως ἐπὶ τῶν πλοίων μία ἀποτελεσματικὴ ἠλεκτρονικὴ συσκευὴ καθορισμοῦ στίγματος, κατάλληλον διὰ τὴν περιοχήν.

Ἀκροτελεύτιαι διατάξεις :

1. Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

2. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος Π. Διατάγματος καταργεῖται τὸ Π.Δ. 794/75. «Περὶ ἀποδοχῆς Συστημάτων Διαχωρισμοῦ τῆς Θαλασσίας Κυκλοφορίας καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 60294/75 (ΦΕΚ 724 Β'/1974) ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΕΝ.

Εἰς τὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 13 Αὐγούστου 1982

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ
ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτήσια συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν φύλλων της ποὺ πωλοῦνται τμηματικὰ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1981 ὡς ἀκολούθως:

Α'. ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » ΤΑΠΣ	»	2.000
4. » » » Γ'	»	1.000
5. » » » Δ'	»	2.500
6. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κλπ.	»	1.000
7. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	200
8. » » » Παράρτημα	»	600
9. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	7.000
10. » » Δελτίο Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	600
11. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη καὶ τὸ Δ.Ε.Β.Ι.	»	17.000

Οἱ Δῆμοι καὶ οἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουν τὸ 1/2 τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » ΤΑΠΣ	»	100
4. » » » Γ'	»	50
5. » » » Δ'	»	125
6. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	50
7. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	10
8. » » » Παράρτημα	»	30
9. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	350
10. » » Δελτίο Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	30
11. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη	»	850

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., εἶναι 7 δρχ., ἀπὸ 9 ὡς 24 σελ. 14 δρχ., ἀπὸ 25 ὡς 48 σελ. 20 δρχ., ἀπὸ 49 ὡς 80 σελ. 40 δρχ. ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατὰ 40 δρχ. ἀνὰ 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Ἡ τιμὴ διαθέσεως στὸ κοινὸ τῶν ἐκδιδομένων ἀπὸ τὸ Ἐθνικὸ Τυπογραφεῖο φωτοαντιγράφων τῶν διαφόρων φύλλων τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως καθορίζεται σὲ τρεῖς (3) δραχμὲς κατὰ σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

I. Στὸ τεῦχος Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α'. Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	18.000
2. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ συγχωνεύσεως ἀνωνύμων ἑταιρειῶν»	»	18.000
3. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν (ΦΕΚ 309/67,τ. Β')	»	9.000
4. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	5.000
5. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ, μὲ τὶς ὁποῖες ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	7.000
7. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκαταστάσεως ὑποκαταστήματος, διορισμοῦ γενικοῦ πράκτορος καὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων «περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Τῶν ἀνακοινώσεων γιὰ κάθε μεταβολὴ ποὺ γίνεται μὲ ἀπόφαση Γ.Σ. ἢ Δ.Σ., τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/1970 «περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, ποὺ ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Ὑπ. Συγκοινωνιῶν διὰ τοὺς ΗΛΠΑΠ – ΗΣΑΠ – ΟΣΕ	»	2.000
9. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	2.000
10. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967	Δρχ.	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67»	»	2.000
12. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν»	»	2.000

Β'. Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	2.000
2. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	2.000
3. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
5. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν (γιὰ κάθε συμβολαιογραφικὴ πράξη)	»	800
6. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ συμβολαιογραφικὴ πράξη	»	800
7. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ ἀπόφαση τῆς Γ.Σ.	»	600
8. Τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις	»	600

Γ'. Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	Δρχ.	2.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	2.500

Δ'. Τῶν δικαστικῶν πράξεων:	Δρχ.	800

II. Στὸ Τέταρτο τεῦχος:

Τῶν δικαστικῶν πράξεων γιὰ παρακατάθεση ἀποζημιώσεως	»	800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, τὸ ὁποῖο φροντίζει ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ τὸ στείλει στὸ Ἐθνικὸ Τυπογραφεῖο.

2. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶναι δυνατὸ νὰ στέλνονται καὶ σὲ ἀνάλογο συνάλλαγμα μὲ ἐπιταγὴ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντῆ Διαχειρίσεως τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

α) στὴν Ἀθήνα: στὸ Ταμεῖο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στὶς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: στὰ Δημόσια Ταμεῖα καὶ ἀποδίδεται στὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα μὲ τὶς 192378/3639/1947 (RONEO 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (RONEO 139) ἐγκύκλιες διαταγὲς τοῦ Γ.Λ.Κ.

γ) στὶς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολή τους γίνεται μὲ ἐπιταγὲς μαζὶ μ' αὐτὲς στέλνεται καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ